Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 12/90 DM 2.50



Verkehrsgeschichte
100 Jahre ZOJE

Gestaltungsvorschlag
Modulanlage in TT

Weihnachtsausflug
Museum für Verkehr und Technik

Nostalgie und Spitzentechnik
Messe-Bericht

ZUM SAMMELN! DAS MEB-FAHRZEUG LEXIKON!

Ob TRIX-HO oder MINITRIX N - in beiden Spurweiten haben Sie Fahrzeuge aller Epochen. Jedes Stück für Sie mit handwerklicher Sorgfalt gefertigt. In gewissenhafter Detailtreue. Wer die liebenswerte Welt der Modelleisenbahn erleben will, will sie so originalgetreu wie möglich erleben. Grund genug, TRIX zu wählen.

TRIX®
Modelleisenbahnen



Liebe Leser,

zwei Ausgaben des neuen, alten MODELL EISENBAHNER liegen vor **Ihnen**, knapp 10.000 Zuschriften vor **uns.** Ihre Meinungsäußerungen sind Briefe, Neubestellungen von Abonnements und Karteikästen, Kündigungen, Antworten auf unsere Umfrage. Die höhere Anzahl der Briefe enthält Zustimmungen zum neuen MEB, doch sehr viele Schreiber klagen über die verspätete oder überhaupt nicht erfolgte Auslieferung. Das ist ein böser Umstand, und wir arbeiten mit Nachdruck daran, den durch die Post entstandenen Schaden zu beheben. Insgesamt streben wir einen zuverlässigeren Vertriebsweg an. Die Druckerei liefert pünktlich jeden ersten Mittwoch im Monat bei der Post auf...

Viele Sammler unseres Blattes kritisieren das geänderte Format, wobei der Hauptvorwurf gegen den Zeitpunkt der Einführung erhoben wird, der insbesondere Schwierigkeiten beim Einbinden geschaffen hat. Wir haben uns deshalb noch einmal mit der Geschäftsführung zusammengesetzt und überlegt, ob wir nach drei Ausgaben aufs alte Format zurückgehen sollten. Nein, das wollen wir nicht, sondern vielmehr die Chance nutzen, die uns für eine großzügigere Bildgestaltung gegeben ist. Wenn das bislang noch nicht überzeugend geschah, liegt das jedenfalls nicht am Format.

Weiterhin legen wir dem Heft 1/91 ein Jahresinhaltsverzeichnis für die Ausgaben 1/90 bis 9/90 im alten Format bei, so daß es beim Einbinden keine Schwierigkeiten gibt. Für die Ausgaben 10/90 bis 12/90 und für 1/91 bis 12/91 bieten wir einen Sammelhefter an (und danach jedes Jahr), um das neue Format (das ja annähernd die gleiche Höhe hat wie das alte) ebenfalls geordnet aufbewahren zu können. Form, Farbe und Preis geben wir sehr zeitig bekannt, so daß sich jeder ohne Hektik für einen Sammelhefter entscheiden kann. Je höher die Anzahl, desto geringer der Preis. Apropos Preis: Viele Leser bezweifeln, daß wir unseren Heftpreis halten können, ja sogar halten wollen. Ja, wir wollen die preisgünstigste deutsche Eisenbahn-Hobbyzeitschrift bleiben. Um kein **billiges** Blatt zu werden, sind die Anzeigenpreise sehr hoch angesetzt worden – im Gegensatz zu den Kleinanzeigen, versteht sich. Andererseits finanzieren Anzeigen einen Teil der Kosten, was besonders zu Buche schlägt, wenn der Verkaufspreis des Heftes niedrig gehalten werden soll. Doch die Anzeigen sollen nicht unser Blatt ersticken. Die vierseitige Erweiterung dieser vorliegenden Auflage zeigt das deutlich.

Sicher werden wir bei späterer ständiger Umfangserweiterung des Inhalts neu kalkulieren müssen. Aber wir bleiben stets deutlich unter allen anderen Anbietern. Und für 1991 garantieren wir, daß keinem Abonnenten des MODELL EISENBAHNER eine Preiserhöhung ins Haus flattert, wie stark der Umfang auch zunehmen mag.

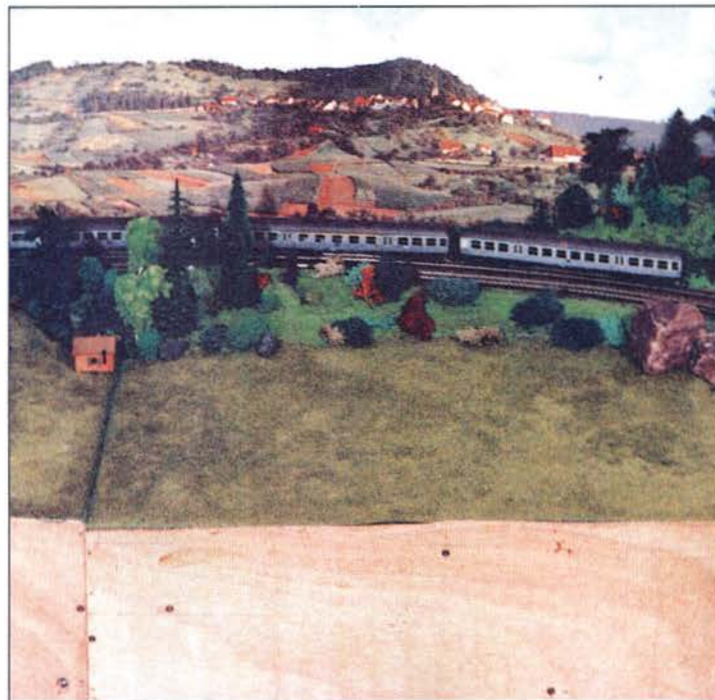
Damit wünschen die Mitarbeiter der Redaktion und die Geschäftsleitung des Verlages Ihnen allen - Lesern wie Angehörigen – erholsame Feiertage, einen fröhlichen Rutsch ins Neue Jahr und für 1991 günstige Weichenstellungen hinsichtlich Ihres Arbeitsplatzes und der wirtschaftlichen Entwicklung. Möge Ihnen unser gemeinsames Hobby gerade in diesen schwierigen Zeiten Entspannung, Sammlung und frische Kraft bringen.

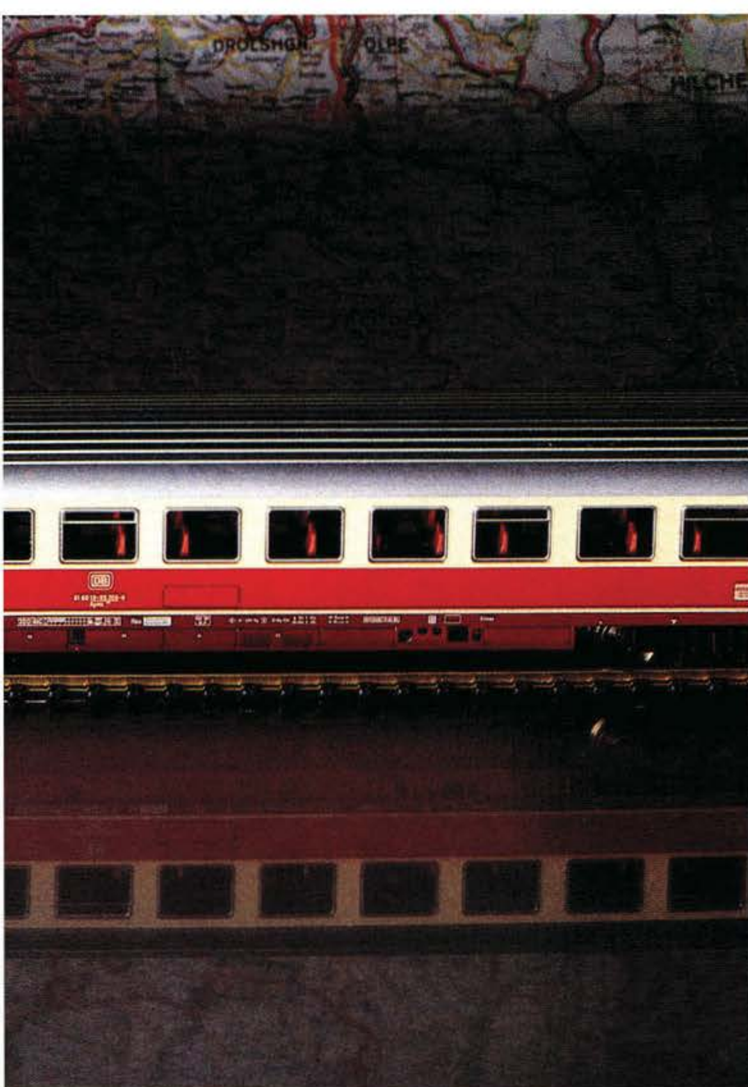
Allen, die uns geschrieben haben, sagen wir herzlichen Dank.

Ihr

F. Bauer

Chefredakteur



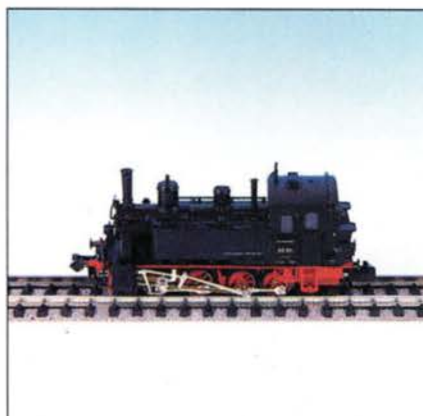




Sachsenstolz aus Sachsen ——— 36

Er war ein echter Sachse, der Firmengründer Johannes Gützold. Seinem Vermächtnis fühlt sich die GÜTZOLD KG unter Geschäftsführer Bernd Gützold verpflichtet, weshalb schon manches Modell nach sächsischem Vorbild aus diesem Hause kam. Wird eines Tages eine »Sachsenstolz« dabei sein?

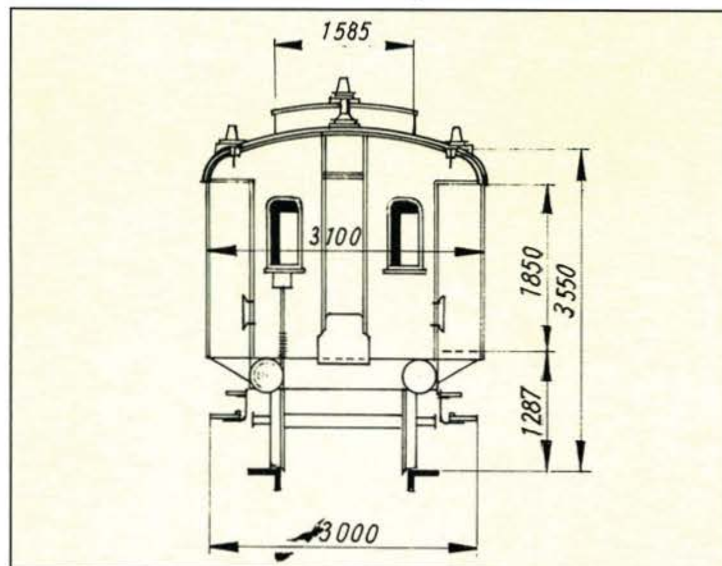
Foto und Titelfoto: S. Frerichs, Bremen

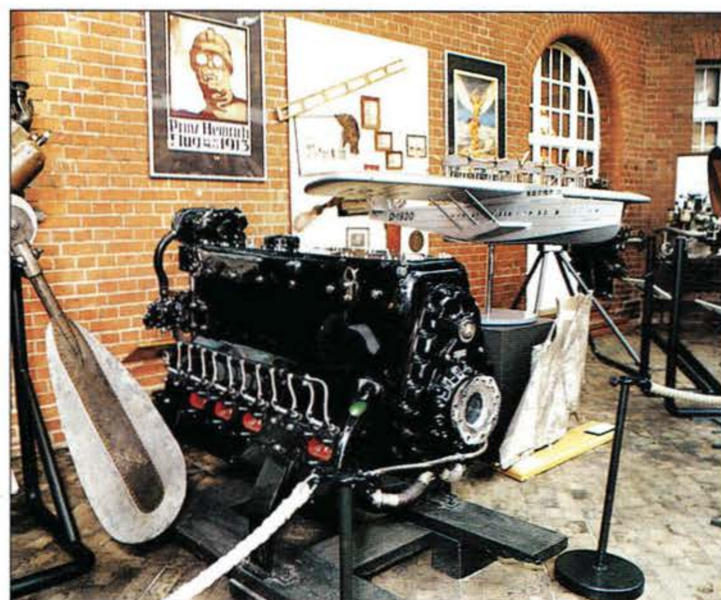


R U B R I K E N

Reisezugwagenverschnitt ——— 22

Der dritte Teil der im Heft 9/90 begonnenen Serie zum Umbauvon TT-Reisezugwagen behandelt Varianten preußischer Personenwagen, die nach der Jahrhundertwende gebaut wurden.





Lokomotiven und Maschinen zum Anfassen 39

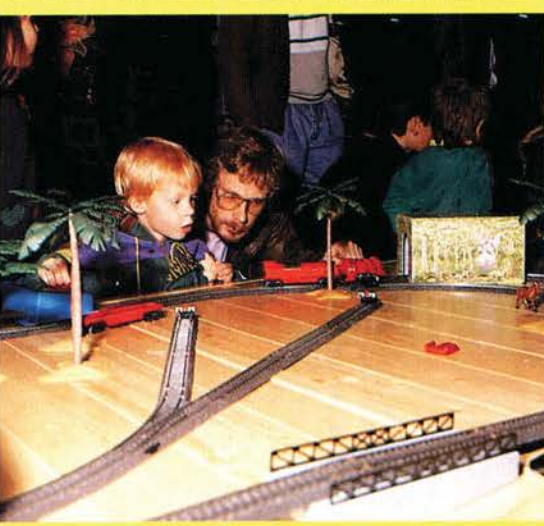
Das Museum für Verkehr und Technik in Berlin ist erst 8 Jahre alt, hat sich aber in der Fachwelt und vor allem unter Eisenbahnern bereits einen ausgezeichneten Ruf erworben, obwohl es eigentlich kein Eisenbahnmuseum ist. Zu einem Weihnachtsbesuch versucht unser Beitrag anzuregen.

Vollwandbrücke in HO ——— 31

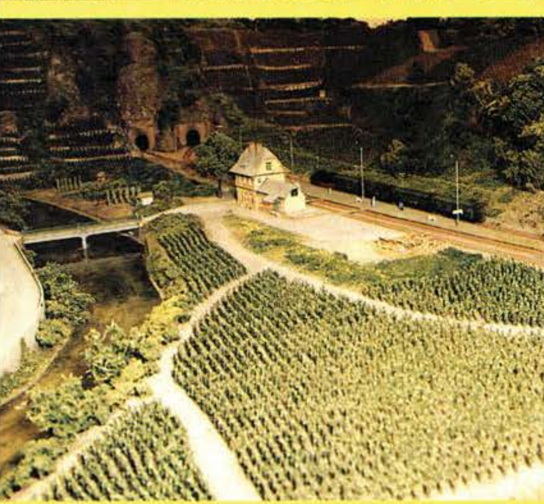
Eine Stahlbrücke aus Papier für den Modelleisenbahner – soll auf diese Weise das ernste Hobby der Lächerlichkeit preisgegeben werden? Im Gegenteil!



Die echte Dampfeisenbahn im Miniformat für Feste aller Art ist bei Georg Pütz in 5203 Much zu mieten



In die Entwicklung der Alpha-Spielanlage von MÄRKLIN wurden Kinder einbezogen



Die »Modellbaufreunde Köln e.V.« setzten auf ihrem Ahrtalbahnmodell etwa 20.000 Reben und 1.500 Bäume zusammen

Eine freundliche Messe

Messe Bericht Köln

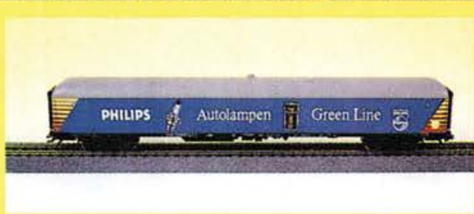
Die Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör vom 17. bis 21. November 1990 in Köln sah allein am Messewochenende 50.000 Besucher. Auffallend für den Neuling: ein strammer Eintrittspreis von 12,- DM pro Erwachsenen und Tag, dafür aber hervorragende Dienstleistungen. Und: Kinderfreundlichkeit! Viele, sehr viele Väter waren mit ihren Familien angerückt, und viele, sehr viele Firmen hatten Spiel- und Bastelplätze eingerichtet, wo mit Bahnen und Metallbaukästen nach Herzenslust probiert werden konnte. Eine Augenweide. Die Spielbahnen reichten vom MÄRKLINschen Alpha-Jet bis zur schier unverwüstlichen Lehmannschen Groß-Bahn, eingeschlossen digitalgesteuerte Grundkreise nebst einigen Weichen bei TRIX und anderen. Es waren harte Härtetests.

Ausschnitt aus der Leipziger Anlage »Gotthardbahn«



»Sonderzug nach Pankow« nennt SACHSENMODELLE seine aus vier H0-Wagen mit Kurzkupplungskinematik bestehende Garnitur des Staatszuges der DDR (Messeneuheit)





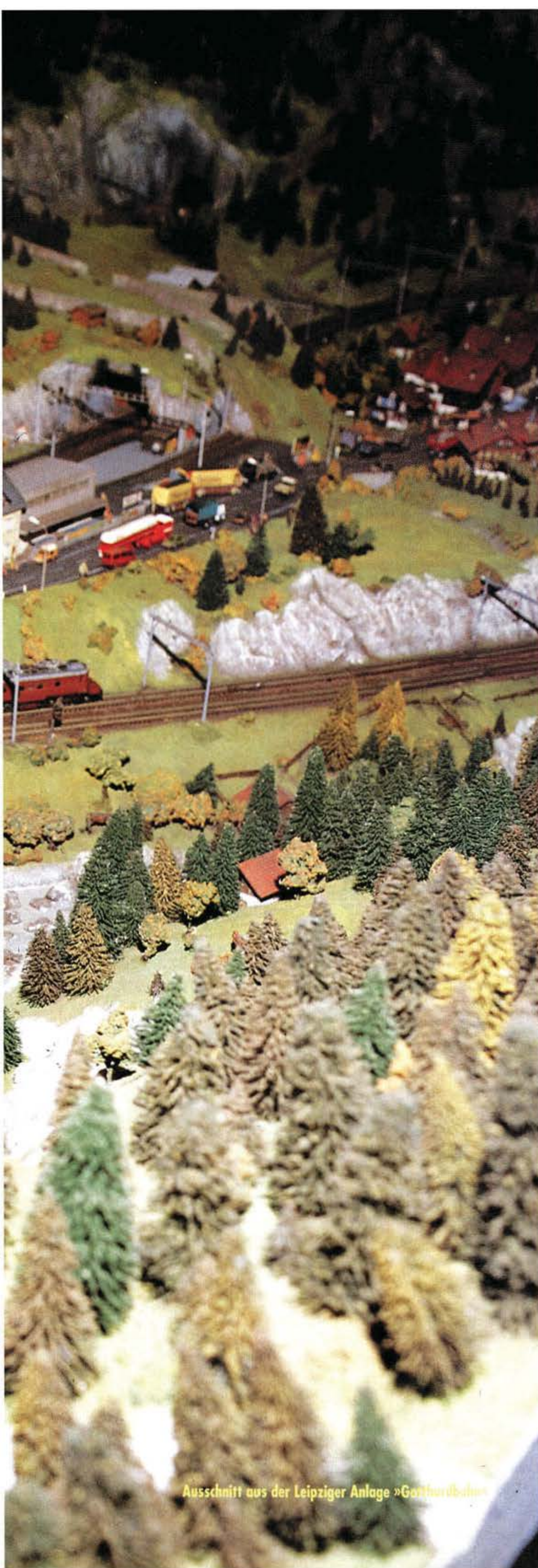
Der gesamte Shell-Werbezug von MÄRKLIN besteht aus vier Ausstellungswagen mit unterschiedlichen Aufschriften, einem Restaurations- und einem Generatorenwaren. Alle Fahrzeuge sind mit kulissengeführter Kurzkupplung ausgerüstet (Messeneuheit; Sonderproduktion)



Eine Malletlok in der Nenngröße N. Ein MINITRIX-Schlager, der Aussicht hat, Modell des Jahres zu werden. (Messeneuheit)



Die pfälzische T4 von TRIX konnte als blitzsauberes H0-Modell gefallen (Messeneuheit)



Ausschnitt aus der Leipziger Anlage »Gotthardbahn«

Eine freundliche Messe, die Halle trotz des dichten, fröhlichen Treibens und der feuchten Witterung nicht überheizt, wo jeder vieles anfassen durfte und die, mitten in der Stadt gelegen, 5.000 Pkw in unmittelbarer Nähe unterzubringen wußte. Leipzig hat da unendlich viel aufzuholen.

Noch vor der Eröffnung der Messe gab es zwei Pressekonferenzen. Die eine nannte die Gründe für die nach wie vor ungebrochene Attraktivität der Modelleisenbahnen: Scheinbare Gegensätze vereinen sich zu einem harmonischen Ganzen – Nostalgie und High Tech, Vorbildtreue und Phantasie, Kindheitsträume und die Freude an Organisation.

Vereinigung

Zur zweiten Pressekonferenz hatte der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) eingeladen. Dieser Verband stellt mit seinen mehr als 23.000 Mitgliedern und 400 Vereinen eine gesellschaftliche Kraft dar, die von der DB, verkehrspolitischen Vereinigungen und der Modellbahn-Industrie durchaus ernst genommen wird.

Ulrich Sethe, derzeit Vorsitzender des Bundesverbandes, teilte mit, daß nach ersten Gesprächen zwischen den Vorständen des BDEF und des Dachverbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde in der ex-DDR, des DMV e.V. mit einer Vereinigung beider Verbände voraussichtlich Anfang 1991 zu rechnen sei. Die Chancen für eine Vereinigung stünden nicht schlecht, da es an der Basis schon zahlreiche Partnerschaften zwischen Vereinen in den alten und neuen Bundesländern gäbe. Offen sei aber noch die Abstimmung des DMV mit seinen Mitgliedsvereinen. Ziel sei es jedenfalls, zu Himmelfahrt 1991 den ersten gesamtdeutschen Verbandstag der Eisenbahnfreunde abzuhalten.

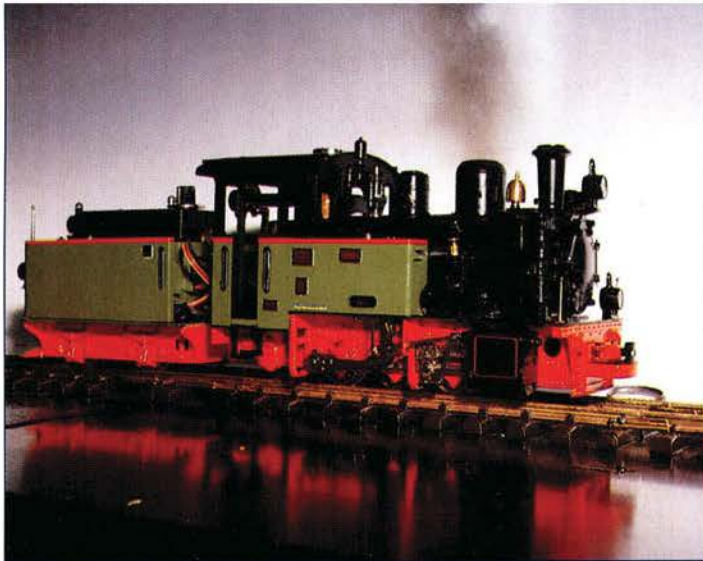
Neuheiten

Auf 24.000 m^2 Ausstellungsfläche (größer als der Kölner Hauptbahnhof) bot die Messe sechs Wochen vor Weihnachten für die Produzenten beste Gelegenheit, das Weihnachtsgeschäft zu unterstützen und für die Eltern, auf Jahre hinaus eine Geschenkidee zu gewinnen. Die Nürnberger Spielwarenmesse im Frühjahr dagegen ist eine reine Fachmesse, auf der die Bestellungen für das kommende Jahresgeschäft geordert werden; sie ist nur Einkäufern zugänglich. So hält sich in Köln die Industrie mit Neuheitenangeboten zurück. Das hindert indes niemanden, in das Ausstellungsprogramm auch die Demonstration der Arbeit von Modellbahnvereinen aufzunehmen. Hier wirkt der Arbeitskreis Messen und Ausstellungen im BDEF mit. Das Aufgebot reichte von festen Anlagen über Modulanlagen bis zum Dioramen- und Fahrzeugbau, verteilt über alle Nenngrößen, wobei Tendenzen zu größeren oder kleineren Spuren nicht auszumachen waren. Als aufsehenerregender Renner erwies sich die halbstationäre TT-Anlage der Gruppe Gotthardbahn in der AG »Friedrich List« Leipzig. Diese in 20 Jahren entstandene Modellbahn mißt 16 Meter in der Länge, 2 Meter in der Tiefe und 2,35 Meter in der Höhe. Sie entstand ausschließlich nach gedruckten Vorlagen (Postkarten, Bücher, Zeichnungen). 1982 wurde ein Teil des heutigen Standes erstmals in der ČSSR (Kolin) gezeigt.

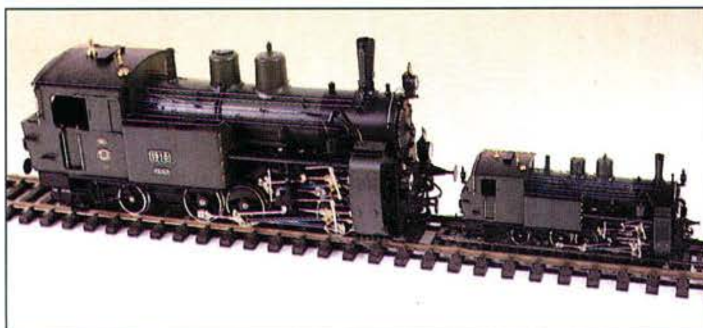
Aufmerksamkeit erweckte auch der Eisenbahnclub Bergisch-Gladbach, dessen Vorsitzender Frank Dursbeck gleichzeitig Stellvertretender Vorsitzender des BDEF für den Bereich Modellbahnen ist. Der aus 50 vierachsigen Selbstentladewagen bestehende Zug (200 Achsen!) wird von zwei nicht frisierten, lediglich im Aussehen gealterten Serienlokomotiven der Baureihen 42 (Öl) und 44 (Kohle) von Roco gezogen. Obwohl viele hundert Stunden auf der Anlage in Funktion, gilt diese acht Meter lange Formation als der betriebssicherste H0-Zug im Verein.

Langsamläufer

Überwältigend war das Angebot der großen wie kleinen Hersteller von Modellbahnen und Anlagen. Das erstreckte sich über alle Nenngrößen und Antriebsformen, über alle Preisklassen und Steuerungssysteme. So produziert MÄRKLIN neben seinen digitalgesteuerten Triebfahrzeugen die klassische Form ebenso, wie TRIX und ZIMO hochwertige digitale Mehrzugsteuerungen und Stellwerkstechnik anbieten. Faszinierend in diesem Zusammen-



Live-steam-Lokomotive von LGB in Nürnberg nach einem Jagsttalbahn-Vorbild



Für die hohe Präzision der Produkte von MICRO METAKIT aus Landshut mögen die Zahnradlokomotiven in 0 und H0 dienen. Sie haben getrennte Triebwerke für den Zahnrad- und den Adhäsionsantrieb



Einen faszinierenden Blick aus dem Schuppen auf die Drehscheibe ermöglicht die Modelleisenbahnfabrikation magnus aus Putzbrunn bei München



Dachstromabnehmer in 0, H0, N. Hersteller: SOMMERFELD, Hattingen



Das Vorbild für die Live-steam-Zahnradlokomotive von MDT SCHWEER in Lüneburg lieferte die 1989 100 Jahre alt gewordene Achensee-Zahnradbahn mit maximal 18 Prozent Neigung (Messeneuheit)

hang die Entwicklung von sb-modellbau aus Olching, der einen Decoder für den Digitalbetrieb mit Faulhaber-Motoren für Gleichstrombetrieb zeigt. Wir haben für eine Ankerumdrehung eine Zeit von sieben (!) Sekunden gemessen, wobei der Motor völlig rund läuft und seine volle Zugkraft entwickelt. Das ist als Rangiergeschwindigkeit nicht mehr zu unterbieten.

»DDR«-Firmen

Außer den namhaften, am Platz eingeführten Firmen waren in Köln auch ehemalige DDR-Betriebe zugegen. Zeuke-TT mit einer repräsentativen, nach vorn drängenden Aufmachung, Gützold und SACHSENMODELLE betont optimistisch, PIKO mit einer nicht zu unterbietenden Zurückhaltung. Welche Firmenphilosophie dahintersteckt, war vom Standbetreuer nicht zu erfahren.
Im völligen Gegensatz dazu: ein Ein-Mann-Betrieb aus Grube bei Potsdam, Peter Zander (MEB-Autor), der als Betreiber des Historischen Eisenbahn Archivs HEBA-Blätter aus den Skizzenheften der Deutschen Reichsbahn (1929–1943), Musterzeichnungen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und Werkaufnahmen von Dampflokomotiven diverser Hersteller an den Mann bringt.

Zubehör

Reichhaltig, ja für den unverwöhnten Besucher aus einem Ostbundesland paradiesisch das Angebot an Zubehör, Baumaterial, Halbfabrikaten, Werkzeugen. Ob Schraub- oder Nagelfix für allerkleinste Stifte, die ein Beschädigen von Z-Gleisen ausschließen (einschließlich Nagelheber für diese Miniaturen), ob Superklebstoff, der 20 Minuten Offenzeit hat, aber im Bruchteil einer Sekunde beim Zusammendrücken eine unglaubliche Festigkeit der Verbindung herstellt, ob Gleiswendelbausatz oder elektronische Bausteine für alles und jedes, ob Materialbearbeitungswerkzeuge oder -maschinchen - das Herz des Bastlers und Heimwerkers schlägt hoch.
Auch Live-steam war in Köln zu sehen. LGB bot eine der Jagsttalbahn nachempfundene, gasgefeuerte Schlepptenderlokomotive (ex Heeresfeldbahn), die mit einer Kesselfüllung Wasser etwa 25 Minuten lang läuft.
Ein ähnliches, wenn auch in reiner Handarbeit mit äußerster Präzision hergestelltes Fahrzeug ist eine B-gekuppelte Zahnradtenderlokomotive. Auch sie wird gasgeheizt und funkferngesteuert bei etwa 25 Minuten Laufzeit für eine Füllung. Hersteller des auserlesenen Stückes ist MDT Schweer in Lüneburg.
Die Preise der Exponate hatten eine beträchtliche Streubreite. Für ein ausgesuchtes, handgefertigtes Stück wie die Live-steam-Zahnradlok verlangt der Hersteller 3.300 Mark. In diese Kalkulation ist eine anderthalbjährige Entwicklungszeit mit einem Aufwand von 27.000 Mark eingegangen. In den Preis inbegriffen ist eine Zwei-Kanal-Fernsteuerung, die auf Ein-Knopf-Bedienung (wie am gewohnten Spannungsfahrregler) umgebaut ist. Mit der Fernbedienung ist auch das Entkuppeln möglich. Teuerstes Stück der Schau war der Hofzug König Ludwig des II. von Bayern. MICRO-METAKIT (aus Bayern) verlangt für die Prunkgarnitur 24.000 Mark.
Bliebe als Chronistenpflicht noch die Modellbahnliteratur zu erwähnen. Keiner der einschlägigen Verlage fehlte: alba, EK, Eisenbahnjournal, Steiger und wie sie alle heißen. Auch der Motorbuch Verlag, vorerst noch mit transpress nur in einem Stand vereint. MEB war das erste Mal auf der Kölner Modellbahnmesse, als Untermieter bei Motorbuch/transpress und bei ferpress. Im Angebot waren alle einschlägigen Bücher, die seit längerem bekannt und lieferbar sind. Und jede Menge Videos, viele für einen Apfel und ein Ei noch in der alten DDR gedreht.

Wünsche

Offene Wünsche? Nur einer: daß viele Modelleisenbahner des noch-DMV-Bereichs die Chance haben mögen, sich im nächsten Jahr selbst zu überzeugen, wie sorgfältig die Hersteller die geheimen Wünsche der Hobbyfreunde zu erkunden und in die Realität umzusetzen suchen.
Die nächste Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör wird vom 17. bis 21. November 1991 in Berlin in den Messehallen am Funkturm stattfinden.

F. Borchert; G. Kerber; V. Thie

BEF-Studienfahrten

Die Berliner Eisenbahnfreunde e.V. informieren über das Angebot an Studienfahrten 1991:
- Ostern mit dem VT 08 nach Chur
- Anfang Mai nach Polen
- Im Mai nach England/Irland
- Im Juli nach Belgien
- Ende September nach Österreich
- Silvester voraussichtlich nach Leningrad und Helsinki

Nähere Auskünfte in der BEF-Geschäftsstelle, Stresemannstraße 30, 1000 Berlin 61

Schließfachnummer verändert

Nach der Veröffentlichung in »me« 9/90 über Bezugsmöglichkeiten von sowjetischen Automodellen möchte ich mich für die Hilfe bedanken. Ende September hielt ich die ersten 100 Anfragen in Händen und bin nun bemüht, allen Modellfreunden zu antworten. Leider hat die Deutsche Post in Güstrow die Schließfachnummer ohne Absprache eigenmächtig geändert, so daß ich die Briefe mit erheblicher Verzögerung erhalten habe. Die neue Versandadresse ist adaptor-Automodelle, PSF 165, O-2600 Güstrow.

Bernd Schaefer, Laage Kronskamp

N-Bahn-Freunde

Die Interessengemeinschaft N (IGN) ist ein informeller Zusammenschluß von engagierten N-Bahnern, die sich mit den unterschiedlichsten Aspekten der N-Bahn beschäftigen. Sowohl Modellbahner als auch Sammler finden in der IGN Anregungen und Gleichgesinnte, die aus ihrem Hobby mehr machen wollen. In der IGN gibt es sowohl eine passive als auch eine aktive Mitgliedschaft. Ein zehnmal im Jahr erscheinender Informationsrundbrief ist Diskussionsforum und Infobörse in einem. Wer an einer Mitarbeit interessiert ist, wende sich an IGN, Postfach 80 14 66, 8000 München 80.

Tips

Mit Interesse habe ich den Bericht «Modellbau oder Basteln« von Werner Ilgner gelesen. Was den Maßstab betrifft, so ist 1:33 keineswegs ungewöhnlich; die Modellbahnpäpste werden höchstens sagen, 1:32 wäre vielleicht besser gewesen, denn dann entspricht er genau Spur I. Lutz Gräfs Feldbahn ist also nichts anderes als eine Bahn in Spur I_f.
Die Spur 0 ist eigentlich im Maßstab 1:43,5, aber die vom früheren schweizer Hersteller Utz gebaute »Alpenbahn« ist im Maßstab 1:45 gehalten. Diese kleine Ungenauigkeit fällt aber nicht auf. Den Vertrieb dieser 0_m-Bahn hat jetzt eine deutsche Firma in Weinheim/Bergstraße übernommen.
Ich habe mich sehr gefreut über die hübschen Fotos, denn ich bin selber Liebhaber dieser Feldbahnen, baue sie aber im H0-Maßstab. Als Fahrwerke für die Triebfahrzeuge nehme ich diejenigen von Z-Loks, so daß meine Feldbahn der Baugröße $H0_f$ gleichkommt. Die anderen Fahrzeuge sind von $H0_e$ (deutsche und englische Modelle). Sie werden durch Zusammendrücken der Radsätze auf 6,5 mm umgespurt.

Hans Brenner, Donauwörth

Briefe zum »Neuen«

erhielt die Redaktion so viele, daß es einige Zeit dauern wird, sie alle zu beantworten. Wir bitten um Nachsicht und können auch hier nur eine unrepräsentative Auswahl wiedergeben.

Am 15. 10. habe ich Heft 10 bekommen. Wäre ich nicht schon Abonnent, am Zeitungskiosk hätte ich ihn nicht als ME erkannt, wobei ich nichts gegen ein neues Gesicht habe. Man wird sich eben an das neue Aussehen gewöhnen, aber nun auch noch an ein neues unhandliches Format, das ist nicht gerechtfertigt. Sollte der ME nach dem Lesen nicht in den Ofen wandern, sondern in eine Sammelmappe, so ist dieses Format unmöglich. Er geht weder in einen Ordner noch in eine Aktenoder Projektmappe abzulegen. Der Erfinder dieses Formats ist wohl Leser der Kinderzeitschriften Bummi oder Frösi gewesen? Mir ist nicht bekannt, daß Fachoder Hobbyzeitschriften ein solches abnormes Format haben.

Friedhardt Trillenberg, 1034 Berlin

Anbei meine Bestellung für das MEB-Fahrzeuglexikon. Als beinahe Uraltleser besteht natürlich ein großes Interesse daran. Darüber hinaus möchte ich meiner Freude über das neue Gesicht und auch Format unserer Zeitschrift Ausdruck verleihen. Besonders zum Format möchte ich sagen, daß es völlig ausreichend ist, da man ja noch eine Fülle anderer Informationen verarbeiten muß. Zum Inhalt wünsche ich mir für die Zukunft umfassende Messe- bzw. Neuheitenberichte, möglicherweise auch Sonderausgaben o.ä.

H. J. Samuel, 1162 Berlin

Hier bei uns im Klützer Winkel (Boltenhagen, Tarnewitz, Wohlenberg, Klütz, Pötenitz) laufen zur Zeit Vorbereitungen zum Aufbau eines großen Ferien- und Tourismuszentrums. In diesem Zusammenhang ist hier in Klütz der Bau eines Einkaufzentrums geplant, das neben einem Supermarkt eine Vielzahl von Geschäften beherbergen soll. Ich habe vor, dort ein Geschäft speziell für Eisenbahnliteratur, Videos, Fotos, eben alles, was über Eisenbahnen publiziert wird, zu eröffnen. Bei mir soll jeder Eisenbahnfreund seine Wünsche erfüllen können, denn im Buchhandel sieht es damit nicht besonders gut aus.
Um als Ansprechpartner für unsere Eisenbahnfreunde nicht allein zu stehen, möchte ich eng mit dem MEB zusammenarbeiten, um unsere Zeitschrift in Zukunft noch effektiver zu präsentieren und beim aktuellen Angebot stets mitzugehen.

H. H. Zimmermann, Damshagen

Dem Anspruch, etwas Neues bieten zu wollen, sind Sie leider höchst selten gerecht geworden, denn darunter verstehe ich eben nicht ein Schielen nach den gängigen Klischees der Konkurrenzprodukte.
So schnell wie diesmal hatte ich den »Modelleisenbahner« noch nie ausgelesen. Überhaupt hatte ich immer den Eindruck, Sie hatten Probleme, das Heft vollzubekommen. Eine ganze Seite Vorwort (nun gut), zwei Seiten Inhaltsangabe (welche Hochstapelei!), nochmals eine Seite Brief des Chefredakteurs und eine volle Seite Vorschau! Was ist denn das für ein Informations-Fläche-Verhältnis?! Da war der »me« dem »MEB« weit überlegen. Leider ist auch das Titelbild eine glatte Enttäuschung. Statt des nichtssagenden Ausschnitts des Fotos von Seite 4 hätten Sie besser wie bisher ein gelungenes Anlagen- oder Eisenbahn- + Landschaftsfoto bringen sollen. Ist Ihnen aufgefallen, daß Sie kein einziges ansprechendes größeres Foto des »großen Vorbilds im Einsatz« mehr drin haben? – Mir schon.

M. Schulze, Halberstadt

Ich bin kein Hellseher, aber wenn die Redaktion so weitermacht, hat der Modelleisenbahner sein Ende besiegelt.

K. Gräfe, Halle (S)

Endlich ist er da, der »Modelleisenbahner« mit neuem Gesicht. Für diesen Entwurf muß ich Euch gratulieren, denn damit habt Ihr bestimmt Eurer treuen Leserschar einen großen Gefallen getan. Bleibt bei Inhalt und Aufmachung sowie dem günstigen Preis, und Ihr erfüllt die Wünsche eines Ex-DDR-Modelleisenbahners. Denn nicht alle können die 8,- DM pro Monat für das »Eisenbahnmagazin« aufbringen.

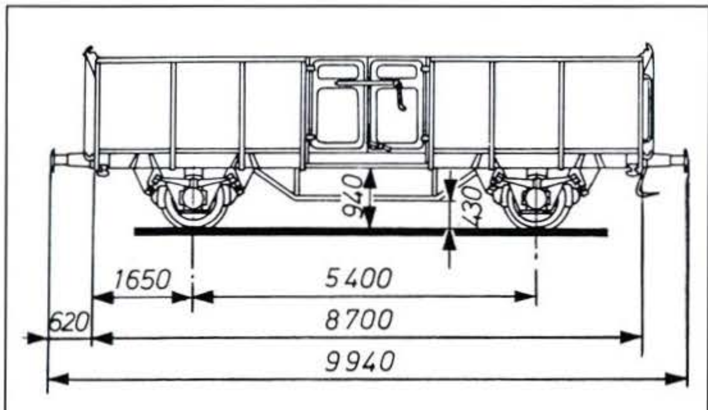
J. Hermann, Eisenhüttenstadt

Ich stehe seit 25 Jahren hinter dem Ladentisch eines Modellbahn-Fachgeschäftes und kenne die Probleme der Kunden, aber auch der Produzenten nur zu gut. Ich weiß aber auch um die Nöte einer Modellbahnzeitschrift, die sich gegen die alteingesessene Konkurrenz behaupten muß. Da ich aus beruflichen Gründen alle Modellbahnschriften lesen muß, glaube ich, daß Sie eine gute Verkaufschance haben, wenn Sie sich der Dinge annähmen ,die hinter den Lokomotiven kommen. Bei allen westdeutschen »Fach«zeitschriften beginnt die Eisenbahn am Pufferteller der Lok und endet am Pufferteller des Tenders. Die rühmliche Ausnahme machte »Bahn und Modell«, die es aufgrund unschöner Machenschaften nicht mehr gibt - und genau hier liegt Ihre Chance.
Und noch etwas: Den Markt(ver)führer können Sie getrost vergessen. Kein ersthafter Modelleisenbahner - minimale Ausnahmen bestätigen die Regel - fährt heute noch das Mittelleitersystem, und marktführend von Seiten der Vorbildtreue ist »er« schon lange nicht. 99 Prozent aller Wechselstromfahrer setzen auf ihren Anlagen »Fremd«fabrikate ein – ein Radsatztausch ist ja kein Problem mehr und wird vielfach kostenlos vorgenommen.

W. Täschner, 1000 Berlin 49

E 037

Zeichnung im Maßstab 1:120 ≙ Nenngröße TT.
Nenngröße 0: x 2,67; H0: x 1,38; N: x 0,75; Z: x 0,55.

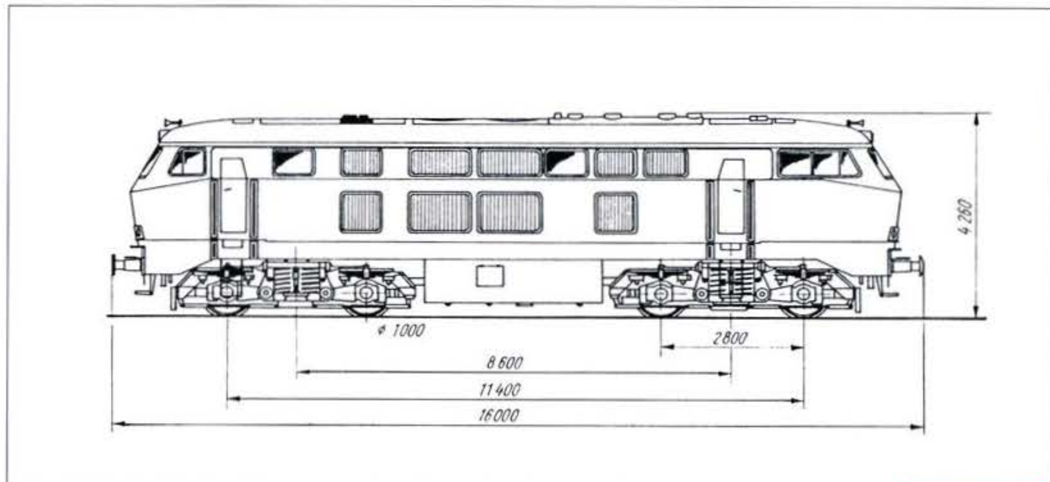


Ausgewählte Daten:
Ladefläche 24,1 m^2
Ladevolumen 36,2 m^3
Tragfähigkeit 30 t
(ohne Handbremse)
Eigenmasse 9,9 t
(ohne Handbremse)

Zu Beginn der 50er Jahre mußte die Deutsche Bundesbahn im Hinblick auf einen rationellen Güterverkehr den überwiegend noch aus der Länderbahnzeit stammenden Güterwagenpark erneuern. Für den Transport von Massengütern wurde ab 1952 ein zweiachsiger offener Güterwagen mit Stahlblechseitenwänden und klappbaren Stirnwänden in größeren Stückzahlen beschafft. Ursprünglich als Gattung 0mm 52 bezeichnet, tragen diese Fahrzeuge - sofern noch im Einsatz – heute das Gattungszeichen E 037.

DB 216

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngr. N.,
Nenngr. 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung B'B' · Antriebssystem Hydraulik · Höchstgeschwindigkeit 120 km/h · größte Anzugskraft 235,2 kN · Dauerleistung 166,6 k N · Dienstmasse74 t (ab 216 010 76,7 t) · Treibraddurchmesser 1000 mm

DB 111

Im Anschluß an die Lieferung der leistungsfähigen Elektrolokomotiven der Baureihe 110 erwies sich der Einsatz weiterer Bo'Bo'-Lokomotiven als dringend erforderlich.

Am 22. April 1974 gab die DB fünf Vorauslokomotiven der Baureihe 111 in Auftrag, die vom 16. Dezember 1974 bis zum 11. Juni 1975 ausgeliefert wurden. Drehgestelle mit Gestellmotoren, ein Gummiring-Kardanantrieb, eine verbesserte Lokomotivkastenabstützung gehörten ebenso zu den Neuerungen an diesem Fahrzeug wie ein sogenannter integrierter Führerraum.

Mit Inbetriebnahme der 111 227 endete am 31. Dezember 1984 der Bau dieser Baureihe. Die Lokomotiven 111 111 bis 111 188 wurden insbesondere für den S-Bahn-Betrieb im Rhein-Ruhr-Gebiet beschafft; sie sind im Bw Düsseldorf Hbf beheimatet.

Im Wesentlichen sind die Maschinen vor Schnellzügen und im schnellen Güterzugdienst eingesetzt und verkehren auch vor IC-Zügen außerhalb der Schnellfahrstrecken. Die Baureihe 111 konzentrierte man mit Ausnahme der erwähnten »S-Bahn-Lokomotiven« vor allem im Bw München. Sie bewährt sich gut, ist zuverlässig und wartungsfreundlich. Alle bis heute üblichen Farbvarianten der 111er sind diesem Fahrzeuglexikon beigefügt.



Die Musemslokomotive 216 003-4, aufgenommen im Jahre 1983, präsentiert sich nach wie vor in der ursprünglichen Farbgebung. *Foto: DB-Fotodienst/Rech*



DB 216

Bereits Mitte der 50er Jahre plante die Deutsche Bundesbahn, die Länderbahn-Dampflokomotiven der Baureihen 38^{10-40}, 55^{25-56}, 56^{20-29} sowie die Einheitsbaureihen 03, 23 und 50 durch zeitgemäße Diesellokomotiven zu ersetzen. Im Ergebnis mehrere Jahre währender Untersuchungen und Konstruktionsangebote entstanden in den Jahren von 1960 bis 1963 zehn Vorserienlokomotiven der Dieselbaureihe V 160. Die Erprobungsergebnisse waren überwiegend positiv. Die V 160 war in der Lage, die genannten Dampflokomotiven auf den Haupt-, als auch Nebenbahnen schrittweise abzulösen und eine wirtschaftliche Betriebsführung im Reise- und Güterverkehr zu garantieren. Nach kleineren technischen Änderungen – sie betrafen die Gelenkwellen, den Rahmen und Aufbau, die Achsantriebe und Bremsanlagen – wurde die V 160 serienreif. Ab Mitte 1964 wurden insgesamt 214 Lokomotiven der Baureihe V 160 gebaut. Ab 1968 als Baureihe 216 bezeichnet, stellte diese Maschine den Ausgangspunkt für den Bau ähnlicher Streckenlokomotiven dar, wie die V 162/217, V 169/219, 210, 215 und 218. Insgesamt gehörten über 800 Lokomotiven zu dieser Diesellokfamilie.
Einige 216er wurden inzwischen an Dritte verkauft: Die 216 001 und 216 006 nach Italien und die 216 004 an die Hersfelder Eisenbahn Gesellschaft. Außerdem vermietete die Deutsche Bundesbahn zeitweise einige Maschinen an die Niederländische Staatsbahn. Als Museumslokomotiven bleiben die 216 003 und 216 008 erhalten.



Güterwagen der Gattung E 037 im Jahre 1981

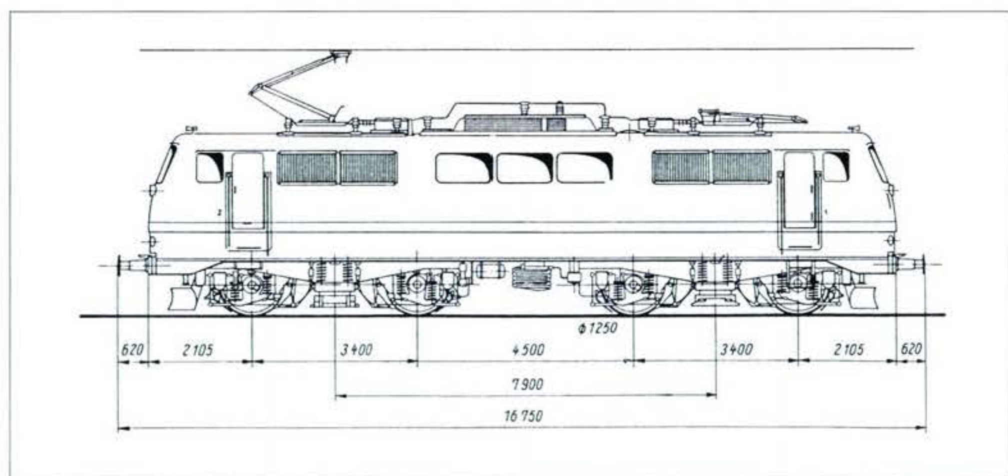
Foto: DB-Fotodienst/Mantel



Die Serienlokomotive 216 027-3 in der viele Jahre für DB-Triebfahrzeuge üblichen Lackierung
Foto: DB-Fotodienst/Rech

DB 111

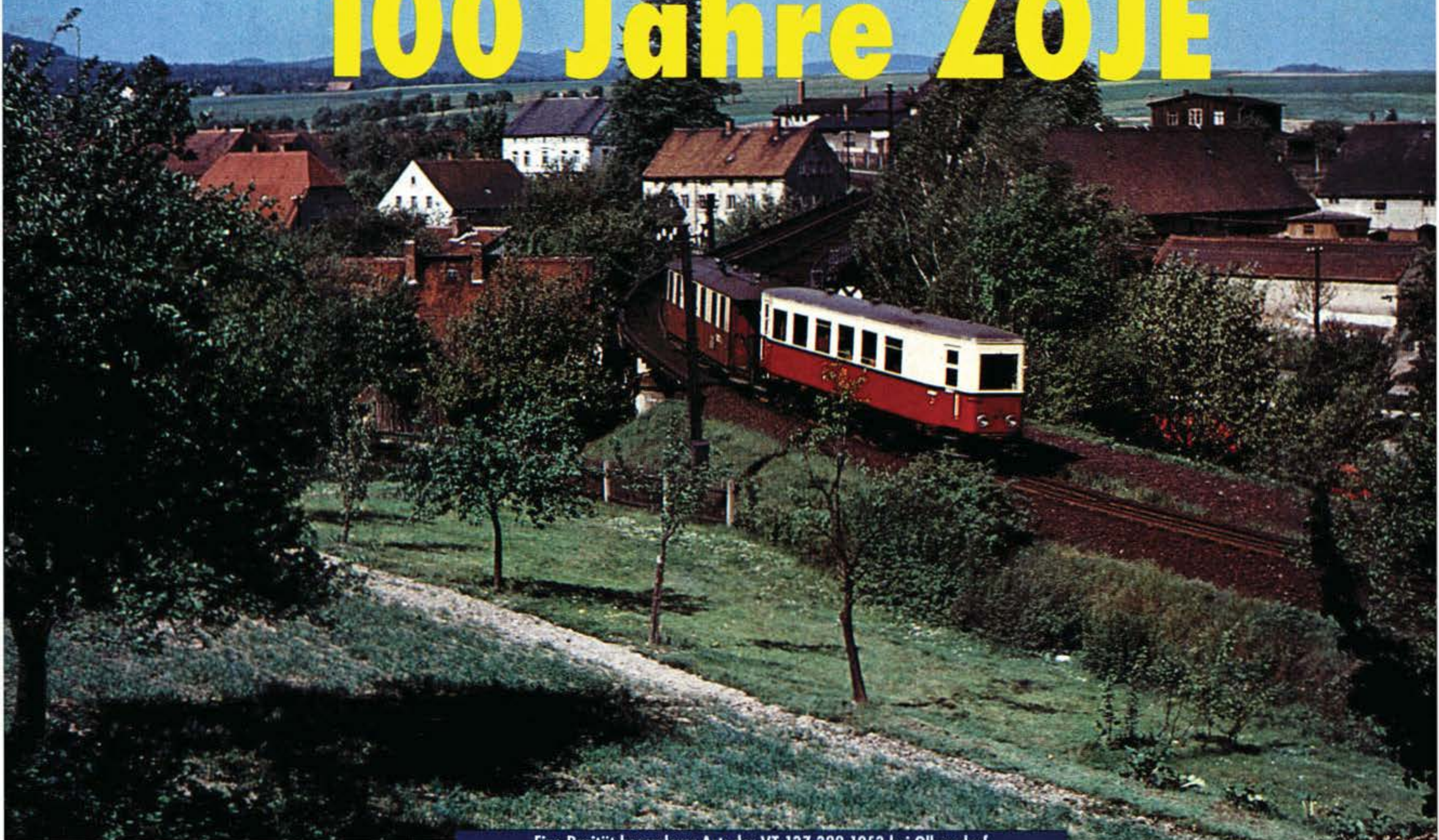
Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N.
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung: Bo'Bo' · Stromsystem: 16 2/3 Hz, 15 kV · Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h · größte Anfahrzugkraft: 280 kN · Dauerleistung 3 850 kW · Dienstmasse 83 t · Treibraddurchmesser 1250 mm

Erinnerungen eines Oberlausitzer Eisenbahnfreundes

100 Jahre ZOJE



Eine Rarität besonderer Art: der VT 137 322 1953 bei Olbersdorf

Dank der Wende in der ex-DDR wurden die Träume Tausender Eisenbahnfreunde wahr. Die Zittauer Schmalspurbahn, bis 1906 amtlich als Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE) bezeichnet, wird nicht - wie vorgesehen – stillgelegt, sondern weiterfahren. Die Stillegung dieser Bahn war bis zum Oktober 1989 so gut wie besiegelt. Örtliche Initiativen und eine neue, ökologisch begründete Umweltpolitik trugen dazu bei, daß der Einstellungstermin für den Reiseverkehr, der 27. Mai 1990, aufgehoben wurde. Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der ZOJE, am 15. Dezember 1990, gab es bereits Ende Mai dieses Jahres in und um Zittau ein großes Eisenbahnspektakel. Gotthard Paul schrieb einige Episoden rund um die ZOJE auf, die er selbst erlebte und die zum Teil auf Kindheitserinnerungen beruhen.

Die Kriegsjahre

Schon als kleiner Junge rannte ich zum Gartenzaun, wenn sich in nicht allzu weiter Entfernung mit lautem Pfeifen und Bimmeln ein Zug näherte. Damals war die Strecke von Zittau Vorstadt nach Kurort Oybin zweigleisig; es herrschte ein reger Zugverkehr. Voller Freude sah ich die Dampfzüge vorbeifahren. Dagegen mochte ich die Triebwagen weniger, vor allem wegen der kräftig erschallenden Typhone. Im Jahre 1939 wurde mein Vater, der inzwischen seine Lokführerausbildung abgeschlossen hatte, nach Taubenheim (Spree) versetzt. Er fuhr fortan eine der IV K auf der Strecke nach Dürrhennersdorf. Wir zogen um und hatten dort eine schöne Eisenbahnerwohnung.

Oft fuhren wir an den Wochenenden nach Olbersdorf zu den Großeltern. Das geschah natürlich mit der Eisenbahn. Besonders lauerte ich dabei auf die Einfahrt in den Bahnhof Zittau. Dort liefen wir hinüber zum Schmalspurbahnhof. Ein »riesenlanges« Schild wies darauf hin, daß hier die Züge nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf sowie nach Reichenau, Markersdorf und Hermsdorf abfuhren. Die Züge ins Gebirge waren stets mit den »gewaltigen«, VII K genannten Einheitsmaschinen (Baureihe 99^7) bespannt.

Bald ging die Reise los. Das Ausfahrsignal war frei. Fauchend rumpelten wir über die Reichenberger Strecke, den Damm hinab bis Zittau Haltepunkt. Zuvor sah man rechts den Abstellbahnhof, wo die schmalspurigen Reservelokomotiven und -wagen standen. Noch vor dem Halt überquerte der Zug eine Straße, die ein Bahnwärter mittels Flagge für den Straßenverkehr gesperrt hatte. Links das Einfahrvorsignal für Zittau Hbf. Hinter dem Haltepunkt rollte der Zug über die Reichsstraße 99, die Görlitzer Straße. Um die Zugfahrten zu sichern, mußte sich der Wärter auch hier mit einer Fahne auf die Straße stellen. Zusätzlich waren noch beidseitig klappbare Sh-Signale (Sh 2b) vorhanden, die nur dann auf »frei« gestellt wurden, wenn ein Zug kam. Unter der Brücke, genau über Straßenmitte, leuchtete außerdem eine Warntafel mit der Inschrift »Halt! Zug kommt unten!« auf. Heute genügt dafür eine vom Zug gesteuerte Warnblinkanlage. Einige hundert Meter weiter entfernt befand sich ein Hauptsignal, das die Einfahrt zum Abzweig Neißebrücke freigab. Dahinter zweigte nach links die Strecke nach Reichenau ab, die in Hermsdorf (heute Hermanče, ČSR) an die Friedländer Bezirksbahnen anschloß. Kurz danach unterquerte unser Zug den langen Neißeviadukt. In den letzten Kriegsjahren wurden die Pfeiler mit Sprenglöchern versehen, auch die Pfeiler unmittelbar am Schmalspurgleis, was immer mit einem gewissen Grausen registriert wurde. Zum Glück kam es nie zur Sprenung des Viadukts. Jetzt erreichten wir den Bahnhof Zittau-Schießhaus, ein Name, der immer belächelt wurde. Dann folgte Zittau Vorstadt. Ganz links standen die weinroten Schmalspurtriebwa-

gen, für deren Betrieb während des Krieges kein Treibstoff mehr vorhanden war. Ungefähr ab 1944 wurden hier auch noch etliche OO-Wagen mit der Anschrift »Ostbahn« abgestellt. Sie hatten andere Kupplungen, waren etwas höher und dürften von der Wehrmacht aus besetzten polnischen Gebieten hergebracht worden sein. Ob diese Fahrzeuge überhaupt einmal zum Einsatz gekommen sind, ist nicht bekannt. Unser Zug erreichte Olbersdorf Niederdorf – unser Ziel war erreicht. Ein paar schöne Stunden bei meinen Großeltern standen bevor.

In den Schulferien durfte ich zumeist für ein paar Tage hierher. Wir fuhren dann auch immer mal mit der Bahn in die Kurorte Oybin oder Jonsdorf. Sehr gut erinnere ich mich daran, daß schon 1943 das zweite Gleis zwischen Bertsdorf und Oybin demontiert wurde. Unvergessen bleibt auch der in Zittau stehende, aus ziemlich desolaten Wagen bestehende Personenzug mit der Anschrift »Nur für Ostarbeiter«. Er wurde zum Transport der Kriegsgefangenen benutzt, die im Lager am Bahnhof hausten und in den sogenannten »Zitwerken« in Kleinschönau (heute Polen) arbeiten mußten. In den Kriegsjahren trugen fast alle Schmalspurlokomotiven am Führerhaus den Hakenkreuzadler, teils aus Alu-Guß, teils aber auch nur mit weißer Farbe angemalt. (Das Wort »Pleitegeier« wurde damals nur geflüstert!) An einzelnen Maschinen las man »Räder müssen rollen für den Sieg!«, und die Erwachsenen flüsterten »... und Kinderwagen für den nächsten Krieg«. Aber an allen meist mit Preßpappe geschlossenen Fenstern der Personenwagen klebte ein Schild: »Pst! Feind hört mit!« Bald neigte sich der Krieg dem Ende zu. Zahlreiche Flüchtlinge und zum Teil arm- bzw. beinamputierte Soldaten bevölkerten die überfüllten Züge. Wir fuhren am 7. Mai 1945 zu meinen Großeltern und erlebten den Einmarsch der Roten Armee am 8. Mai 1945 in Olbersdorf. Der Zugverkehr auf der Schmalspurbahn kam zum Erliegen.



1955 bediente die Lok 99 760 den Anschluß »Glückauf« in Olbersdorf Oberdorf.

Die Zeit danach

Im Ergebnis des zweiten Weltkrieges fiel nun auch das zweite Gleis zwischen Zittau Vorstadt und Bertsdorf der Demontage anheim. Außerdem mußten Zittauer Schmalspurlokomotiven zu Reparationszwecken abgegeben werden.

Im Bw Zittau entdeckte ich während einer Fahrt zu den Großeltern Ende 1945 mehrere Schmalspurlokomotiven. Die Verkleidungen der Dampfdome waren abgenommen, und auf großen Schildern an den Seiten stand in kyrillischen Buchstaben: Reparationsgut.

Am Schmalspurbahnsteig kein Zug. Schließlich kam eine »SechseKa« (99^{64-71}) mit einem Zug herangerollt. »Nach Oybin« stand an einem Wagenschild. Die »großen« Lokomotiven mußte man wenig später in das Erzgebirge abgeben, angeblich zur Verstärkung des Wismutverkehrs! Daher fuhren dann vor allem VI K-Maschinen. Einige Loknummern kenne ich noch genau: 99 685, 99 694 und 99 653 mit Scharfenberg-kupplung sowie 99 642, 99 644 und 99 646 mit Trichterkupplung. Später kamen die 99 687 und 99 749 hinzu. Außerdem gehörten in den 50er und 60er Jahren die IV K-Lokomotiven 99 570, 99 575, 99 577 und 99 595 zum Bestand des Bw Zittau.

Olbersdorf und die Braunkohle

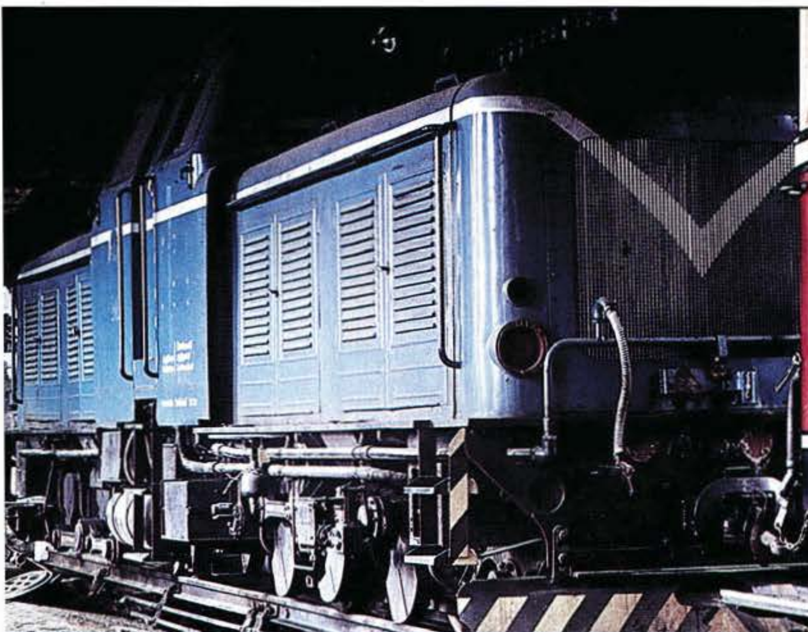
Ganz neue Dimensionen erhielt der Güterverkehr mit dem Bau des vom Bahnhof Olbersdorf Oberdorf ausgehenden Anschlußgleises zur Braunkohlengrube »Glück Auf«. Daß dieser Betrieb fast einmal mit zum Totengräber für die Zittauer Schmalspurbahn werden sollte, konnte seinerzeit niemand ahnen.

Schon in den 30er Jahren baute hier die Firma »Bergwerk-Neumann« Braunkohle im Tagebau ab. Kurz vor Kriegsbeginn wurde die Förderung eingestellt, der Tagebau »ersoff« infolge des anteigenden Grundwasserspiegels. Nach Kriegsende holte sich die Bevölkerung von Olbersdorf und Umgebung an den Rändern der Grube die dort zutageliegende Rohkohle. Später begann der Kohlehändler Wertschütz mit ein paar Leuten die Kohle zu fördern und an die Bevölkerung zu verkaufen. Sehr bald aber hatte hier der Staat die Hand drauf. Das Wasser wurde abgepumpt und ein großer Rohkohlebunker erbaut. Die Kohle mußte von Hand gefördert und in Muldenkipper geschüttet werden, die dann mit einer Kettenbahn auf den Bunker gelangten und abgekippt wurden. Zunächst fuhr man die Kohle auf der Straße in viele Zittauer Betriebe.

Um 1948/49 entstand dann das Anschlußgleis. Eine Baufirma bewältigte die zum Teil umfangreichen Erdarbeiten. Als die Strecke fertig war, rollten die DR-Güterzüge bis an die »Wüst« (Wagenübergabestelle) unmittelbar im Tagebaugelände. Da die Strecke von der Grube aus hinter dem Olbersdorfer Friedhof eine starke Steigung aufwies, wurden immer nur 160 Tonnen Last bis zur Ausweichstelle gefahren. Dort mußten die Züge gebildet und dann erst in den Bahnhof Olbersdorf Obersdorf gezogen werden. Beladen



komotive 99 756 auf der zweigleisigen Schmalspurstrecke bei Nieder-Oybin im Jahre 1936



Einmalig dürfte dieses Farbfoto von der V 36 4801 im Bertsdorfer Lokomotivschuppen sein. Zum Aufnahmezeitpunkt – im Juli 1965 – galt dieser »Versuchsballon« der Deutschen Reichsbahn schon als ausgemustert. Dafür rekonstruierte man inzwischen in Görlitz zahlreiche IV K-Lokomotiven, die schon teilweise über 70 Jahre alt waren.

wurden sowohl auf Rollfahrzeugen befindliche Regelspur-O-Wagen als auch schmalspurige OO-Wagen. Die in Schmalspur-Güterwagen transportierte Rohkohle war für die vom Bahnhof Zittau Süd erreichbaren Anschließer bestimmt. Es handelte sich also hierbei um einen schmalspurigen »Binnengüterverkehr«. Zur Grube Olbersdorf wurden auch Baustoffe oder Ausrüstungen für den Betrieb gefahren.

Noch einige Worte zur Grube »Glückauf«. Anfänglich waren nur im Abraum kleine Dampflokomotiven mit Muldenkippern auf 600-mm-spurigen Gleisen vorhanden. Später wurden die Gleisanlagen auf 900-mm-Spur umgebaut, und es erschienen die zweiachsigen Einseiten-Kastenkipper, z.T. mit Holzaufbau. Bei den Lokomotiven handelte es sich um sogenannte »U-Boote«. Man nannte sie so, weil sie sehr flach gebaut waren, um durch die relativ niedrigen Baggerportale hindurchfahren zu können. Mit viel Geschnaufe fuhren die alten Maschinen ihre Abraumzüge zur Kippe. Erst in den 60er Jahren wurde die Grubenbahn elektrifiziert und dann mit Elloks betrieben. Im Tagebau selbst, also auf der Kohle, fuhren nur kleine Diesselloks. Auf den 750-mm-spurigen Anschlußgleisen rangierte eine Dampflokomotive von Henschel (Baujahr 1927, Fabr.-Nr. 20646) als Werklok 1. Die Werklok 2 war ein Deutz-Diesel, der aber nur selten zum Einsatz kam. Einige Male kam diese Lok zur Reparatur in die Triebwagenwerkstatt des Bw Zittau. Werkwagen gab es meines Wissens auf der 750-mm-Spur nicht.

Der Triebwagen-Verkehr

Einen Höhepunkt für die Bahn gab es im Sommer 1947, als der VT 137 322 wieder planmäßig verkehren konnte. Damals noch weinrot gestrichen, bildete er eine besondere Attraktion. Der mit Ofenheizung versehene und auf Druckluftbremse umgebaute Personen-5wagen 970-280 lief als Anhänger. Leider war der VT oftmals defekt. Als Ersatz fuhr dann eine dafür vorgesehene »ViereKa« 99^51-60 mit meist drei Personenwagen. Im Fahrplan wurden die Züge als »Tp« geführt (Triebwagenpersonenzug). Damit der Triebwagen in der im Regelspurlokschuppen des Bw Zittau gelegenen Triebwagenwerkstatt repariert werden konnte, war schon 1939 die Drehscheibe mit einem Vierschienengleis ausgerüstet worden. Neben dem VT 137 322 wurden hier auch der später eingesetzte VT 137 600 und die beiden Versuchs-Diesellokomotiven V 36 4801 und V 36 4802 instand gehalten. Heimat-Raw für den VT 137 322 war schon immer Dessau. Dort wurden auch die seinerzeit aus den VT 137 323 bis 137 325 ausgebauten Motoren gelagert und aufgearbeitet, die sich als große Hilfe beim Betreiben des VT 137 322 erweisen sollten (siehe »me« 3/82, S. 98 bis 100).

In den 50er Jahren baute man schließlich noch zwei Personenwagen zu Beiwagen um. Die mit den Nummern 970-239 und 970-255 bezeichneten Fahrzeuge erhielten Druckluftbremse bzw. Saugluftbremsleitungen, Ofenheizung und den rot-gelben Anstrich des VT. Aufgrund der zu schwachen Motorleistung des VT war es aber nur möglich, die beiden zusätzlichen Beiwagen talwärts anzuhängen. Zumeist geschah dies von Kurort Oybin, seltener von Kurort Jonsdorf aus und nur bis Zittau Süd. Dort wurden die beiden Wagen entweder auf ein Nebengleis geschoben, oder – der Regelfall – von der Lok des dort kreuzenden Personenzugs an der Zugspitze nach Kurort Oybin mitgenommen. Etwa Mitte der 50er Jahre war kurzzeitig für den VT 137 322 auch ein offener, weinrot lackierter Beiwagen in Betrieb. Leider existieren davon keine Fotos. Nähere Angaben über das Fahrzeug, z. B. die Nummer und dessen Verbleib, sind bisher unbekannt.

Aber auch schon vor dem Kriege verkehrte mindestens ein offener Personenwagen auf der Zittauer Schmalspurbahn. Alte Lokpersonale erzählten übereinstimmend, daß sie ungern an dieses Fahrzeug denken. Denn es war Vorschrift, den Außenseiter nur am Schluß der Personenzüge zu befördern. Das hatte auch einen einleuchtenden Grund: Die Fahrgäste sollten möglichst wenig vom Qualm und Staub der Dampflokomotiven spüren. Also ergab sich zwangsläufig eine umfangreiche Rangiererei, die von der Pause auf den Wendebahnhöfen abging. Zurück zum Thema Triebwagen. Auch der später verkehrende VT 137 600 konnte die Wagen nur talwärts mitnehmen. Und die erwähnten Diesellokomotiven der Baureihe V 36 haben nur Probefahrten absolviert. Tage- und wochenlang mußte an den Neulingen »gebastelt« werden. Dann wurde eine Maschine in den Bertsdorfer Lokschuppen gebracht, wo sie lange Zeit vor sich hinrostete. Und das zu einer Zeit, als die ČSD schon problemlos mit der Tu 47 fuhren ...

Zwei Besonderheiten

Abschließend noch zwei Erinnerungen an den Bahnhof Bertsdorf. Unmittelbar vor dem Stellwerk lag bis in die 50er Jahre eine doppelte Kreuzungsweiche. Ursprünglich war diese mit außenliegenden Zungen ausgeführt, wohl eine Seltenheit für Schmalspurbahnen. Der Grund ist darin zu suchen, daß die VT Ende der 30er Jahre bekanntlich mit einer Höchstgeschwindigkeit 50 km/h zum Einsatz kamen.

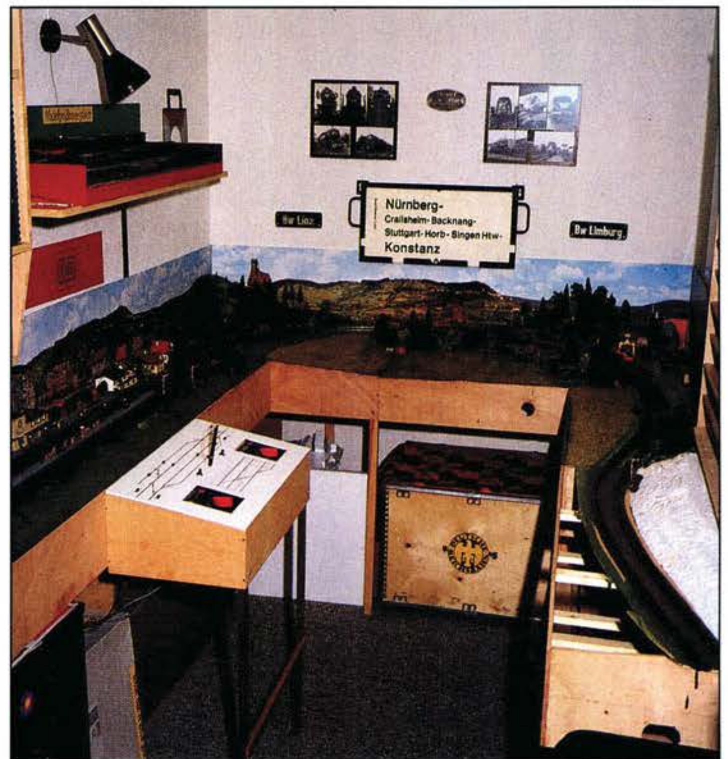
Interessant ist auch die Wasserversorgung (Lokspeisewasser) für den Bahnhof Bertsdorf. Das Wasser wird ein paar hundert Meter oberhalb, mitten im Wald, direkt aus einem Waldbach entnommen und läuft zum Sammelbehälter am Lokschuppen. Als Kinder haben wir mal in den Bach gepinkelt und gemeint, daß nun die Lokomotiven »stinken« müßten ... Und damit möchte ich meine Reminiszenz an die ZOJE beenden. Vieles gäbe es noch zu berichten, aber dies wird einem weiteren Beitrag vorbehalten sein.

Text und Fotos: Gotthard Paul, Hoyerswerda-Neustadt

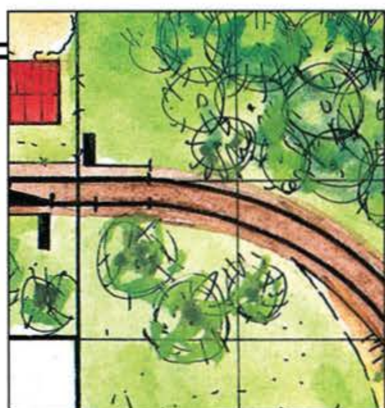
Der Anlagenmittelpunkt Bahnhof »Vatersheim«. Das Bahnhofsgebäude ist ein VAU-PE-Bausatz. Die Bahnsteige mit Überdachung wurden selbstgefertigt aus Holz- und Kunststoffmaterial. Das Stadtpanorama entstand aus Zubehörkatalog-Abbildungen, die ausgeschnitten und auf den FALLER-Hintergrund »Löwenstein« aufgeklebt sind (Bild unten).

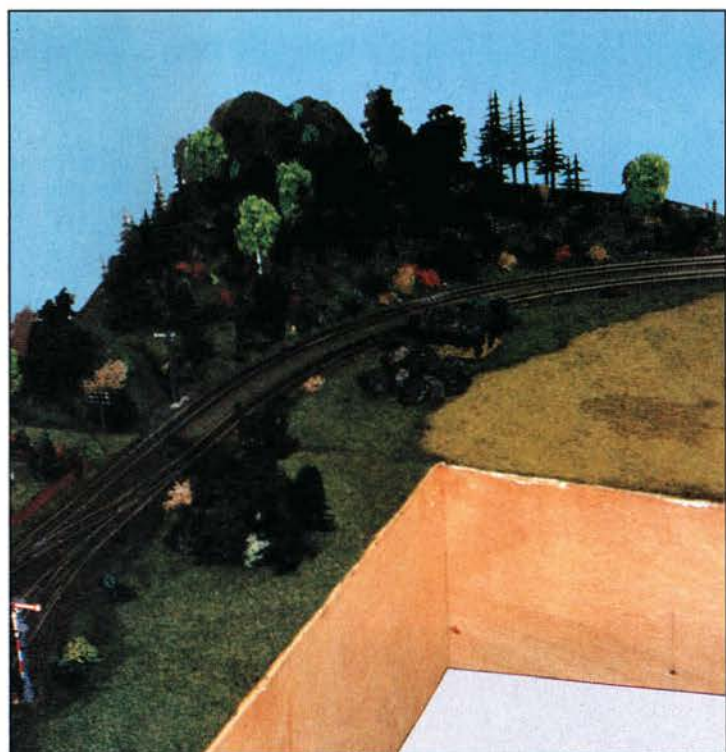
Geplante Quadrate für TT

Einen Anlagenbau mit Zukunft, so nannten wir in einer Überschrift im Heft 6/90 die Modulbauweise. Daß diese innovative Anlagenbauweise nicht nur auf die Nenngröße H0 beschränkt zu bleiben braucht, schildert der Beitrag von F. Kaupsch aus Bad Marienberg.



Gesamtansicht der Anlage

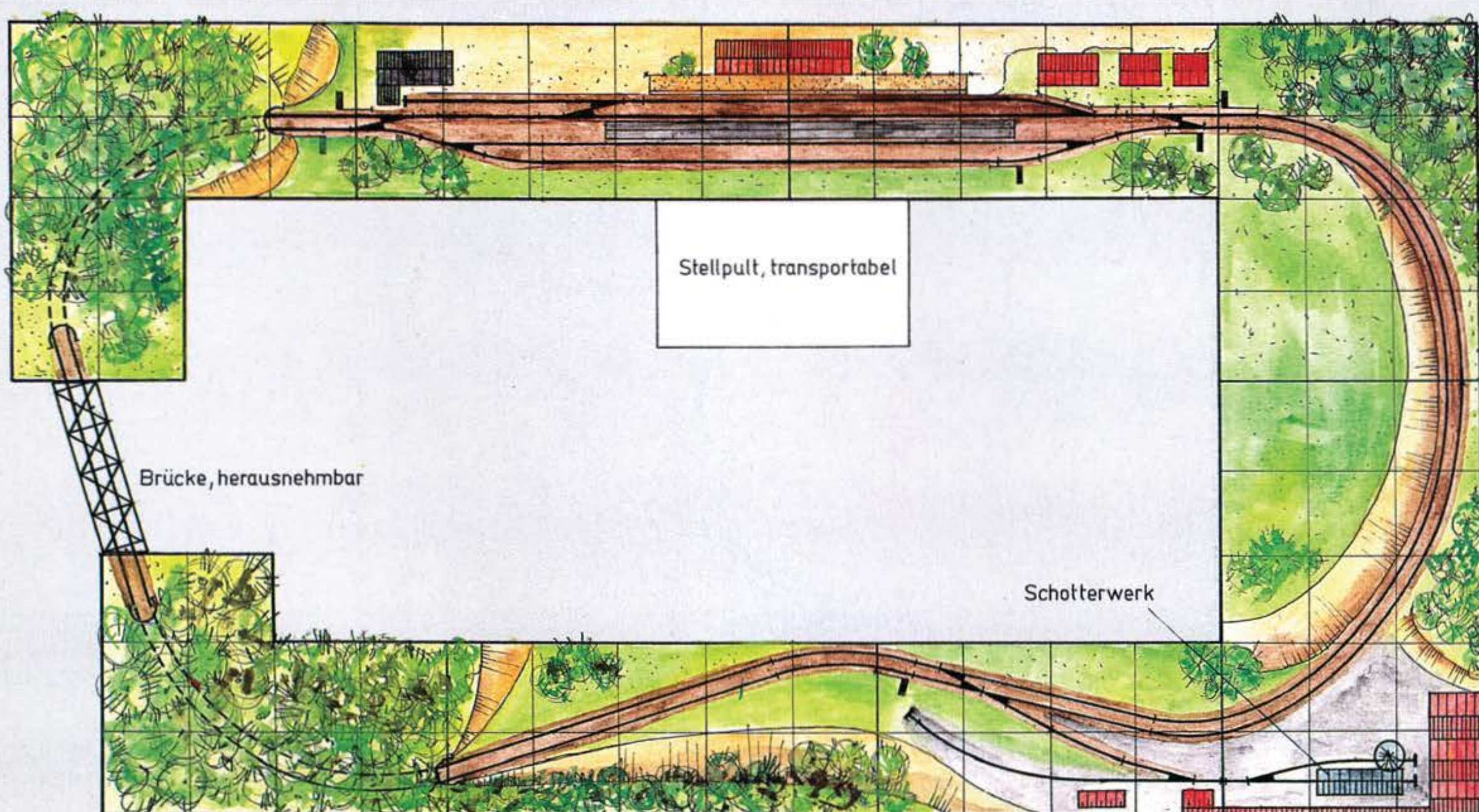




Der zweite Bauabschnitt war das Eckmodul; das nächste Modul ist noch ohne Trasse und Gelände

Da hat man sich nach jahrelangem Planen endlich mit seiner Modelleisenbahn-Anlage in der Wohnung etabliert und nun dies: Wohnungswechsel! Sei es, daß dieser aus dienstlichen oder ökonomischen Gründen erforderlich ist, sei es, daß man sich mit seinem Anlagenetat verbessert oder verschlechtert; eine einschneidende Entscheidung ist es allemal, und derjenige ist im tiefsten Maße zu bedauern, der seine Anlage exakt den Zimmermaßen angepaßt und anscheinend »für die Ewigkeit« gebaut hat. Der kluge Modelleisenbahner baut deshalb vor und legt seine Anlage nicht nur in den Abmessungen raumgünstig an, sondern konzipiert sie auch von Anfang an so, daß eine leichte Montage und ein möglichst unkomplizierter Wiederaufbau möglich sind. Die zerlegbare Anlage wird geboren. An dieser Stelle lohnt es sich, noch ein wenig mehr Geist zu investieren und eine möglichst freizügige Austauschbarkeit der Anlagenteile anzustreben. Diese Austauschbarkeit und Systematik in der Gestaltung der Anlagenteile ist das wichtigste Kennzeichen der Modulbauweise. Eine Diskussion darüber zu Beginn einer Anlagenkonzeption lohnt sich immer. Zum Beginn dieser Moduldiskussion wurde vom Autor versucht, eine Standardisierung für alle Nenngrößen zu finden.

Danach kann die Kantenlänge eines Modul-Planquadrates nach der Formel Q = 25.000 : Maßstabzahl (in mm) bestimmt werden. Diese Formel ist empirischer Natur und ergab sich aus einer Vielzahl von Überlegungen und Untersuchungen zu diesem Thema. Die nach dieser Formel konzipierte und gebaute Anlage diente der praktischen Beweisführung der These. Und um eine Auswertung schon vorweg zu nehmen: es ergeben sich in jedem Fall praktikable Werte. Für die Nenngröße TT wird mit der Maßstabzahl 120 die Planquadratgröße 208,3 mm x 208,3 mm ermittelt. Diese rundet man in praktischer Weise auf 210 mm x 210 mm auf. Die Verhältnisse der Modulbreiten zu den Modullängen regeln sich nach der praktischen Formlehre mit 2 : 4 bis 2 : 5 für Bahnhofs- und 2 : 6 für die Streckenmodule. Für die Eck- und Kehrschleifenmodule haben sich Verhältnisse von 3 : 4, 3 : 5 oder 4 : 4 am besten bewährt. Die Modulhöhen werden durch die Geländegestaltung bestimmt. Es empfiehlt sich, ein »mittleres Nullniveau« festzulegen, weil es im vorliegenden Fall notwendig war, daß die Modulunterseiten in gleicher Höhe über dem Fußboden lagen. Die Modulrahmen entstanden aus Sperrholz und wurden in Leichtbauweise (massesparend) ausgeführt. Für eine Modulbreite von zwei Planquadraten (420 mm)



wurde der im Bild unten rechts dargestellte Querschnitt festgelegt. Die Gestaltung über der Linie 0-0 erfolgte z.T. ohne Einschränkung. Dadurch wurde bewußt gegen einen Modulgrundsatz verstoßen, wonach generell alle Bausteine gegeneinander austauschbar sein sollten. Aus gestalterischen Gründen war die gegenwärtige Lösung unumgänglich, wobei über eine weitere modulgerechtere Formgebung bereits nachgedacht wird. Es scheint eine abgegriffene Weisheit zu sein, daß Modulanlagen besonders hohe Anforderungen an naturgetreue Nachbildung und maßstäbliche Gestaltung stellen. Dies wird noch durch die Tatsache unterstrichen, daß die Sichthöhe von Modulanlagen in der Augenhöhe der Betrachter liegt und jede Betrachtungsdistanz, wie sie etwa bei Großanlagen besteht, fehlt. Die Landschaft wurde aus Styropor vorgeformt, gespachtelt und schließlich mit einer Masse aus Füllstoff, Sägemehl und Tapetenkleister gestaltet.

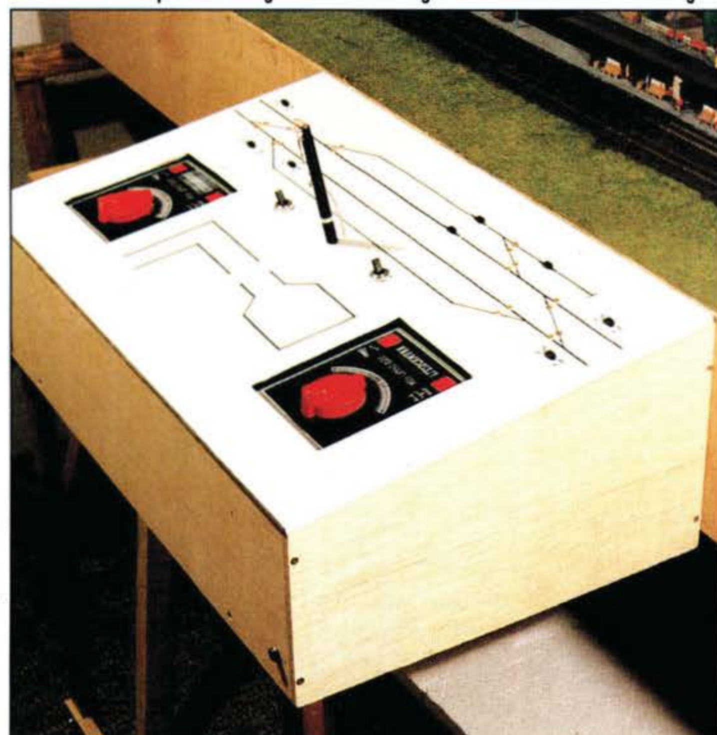
Das Thema der vorgestellten Anlage ist eine zweigleisige Hauptbahn in der Epoche III, deren Mittelpunkt ein Durchgangsbahnhof ohne Lokbehandlungsanlagen ist. Der Bahnhof Vatersheim erstreckt sich über zwei Module in einem Planquadrate-Raster von 2 : 5. Jedes Modul ist also 420 mm breit und 1050 mm lang. Der Gleisbau erfolgte mit 2 mm hohem Schienenprofil der Firma KRÜGER und FALLER-Schotter. Dazu wurde dieser mit Basalt-Feinsplitt der Körnung 1/3 mm im Verhältnis 40 : 60 gemischt und mittels Laborsieben (Maschenweite 0,25 bis 0,65 mm) eingestreut. Die Befestigung dieser Mischung im Gleis erfolgte wie üblich mit klar aushärtendem Holzkleber. Für die Stromversorgung wurden FLEISCHMANN-Trafos verwendet. Das Gleisbildstellwerk ist Marke »Eigenbau« und kann an verschiedene Stellen der Anlage angeschlossen werden. Auch die Fahr- und Steuerbausteine stammen von der Firma FLEISCHMANN. Die Bahnsteiggleise haben Langsamfahrabschnitte, die im Stoppbereich enden. Diese werden zusätzlich durch Schiebeschalter gesichert.

Die Hochbauten von Vatersheim entstanden aus Bausätzen.

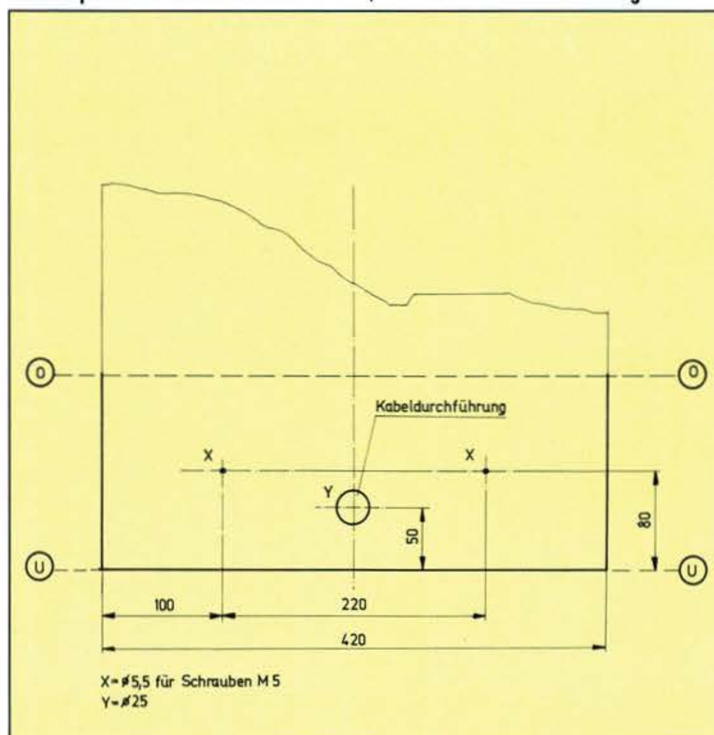


Die Anlage ist mit 18poliger HERKAT-Stegleitung verkabelt, und für die Steckverbindungen zwischen den Modulen wurden HERKAT-Steckerleisten verwendet, eine einfache und störungsfreie Lösung. Auch die Weichenschaltungen sind einfach und dennoch kurzschlußfrei konstruiert. In die Weichensymbole auf dem Gleispultbild wurden je zwei Messingschrauben eingesetzt, die mit den zugehörigen Stegleitungen verlötet sind. Die Stromzufuhr erfolgt nun mit einem Kugelschreiber mit Metallspitze. Ein kurzes Antippen der Messingschrauben mit der Schreiberspitze genügt, die Unterflurantriebe in die gewünschte Endstellung zu schalten, kurzschlußsicher und zuverlässig. Da die BTTB-Formsignale leider unbeleuchtet sind, wurden Formsignale von FLEISCHMANN »piccolo« oder MINITRIX verwendet, die mit den Flügeln und Scheiben der BTTB-Signale umgerüstet wurden. Sicher gibt es noch »modellgerechtere« Lösungen. Unter den geschilderten Verhältnissen stellt diese Lösung aus der Sicht des Autors ein Optimum dar. Dies vor allem unter der Beachtung der eingangs genannten Prämisse: Steht eines Tages ein Wohnungswechsel ins Haus, genügt es, die Schraubverbindungen zu lösen und die Steckerleisten zu trennen. Und schon ist die Anlage transport- und (bedingt) kombinationsfähig.

Das »Gleisbildstellpult« Marke Eigenbau ist beiderseitig der beiden Bahnhofsmudule anhängbar



Modulquerschnitt einer Zwei-Raster-Breite, wie sie im Bahnhof Verwendung findet



Fotos und Zeichnungen: F. Kaupsch

Goldstation Budapest


Kleinbahndiorama (Ho_e) von Leonid Moskalov (UdSSR), Kategorie F, 2. Preis, 89,8 Punkte

Es gab zwar keine Medaillen, aber Preise. Und davon erfreulich viele für die Modelleisenbahnbauer aus den neuen Bundesländern. Budapest-Ostbahnhof hieß der Austragungsort des XXXVII. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbs, und was unsere Redaktion dort an Kostbarkeiten des Modelleisenbahnbaus entdeckte, davon zeigt unsere Bildauswahl einen kleinen, aber, wie wir meinen, charakteristischen Ausschnitt.


Sächsische VT (H0). Ein 1. Preis (92,9 Punkte) für Heinz Kohlisch (D) in der Kategorie A3


Lok TK 9 der SZD (H0) von Igor Prochorov (UdSSR), Kategorie A1. 1, Preis, 97 Punkte



Polnische EU 07-192 (1.25) von Jaroslav Jastozebski (PL). Ein Papiermodell, das in der Kategorie A 1 zu Recht einen Sonderpreis erhielt

Foto: Thie, Berlin, Seleck'y, Bratislava

Dabei fing alles eher pessimistisch an. Zu dem nationalen Ausscheid, der in den zurückliegenden Jahren von einer Flut von Modell-Einsendungen heimgesucht worden war, standen heuer nur 15 Modelle auf dem Tisch der Jury. Daß diese Modelle fast ausnahmslos Spitzenmodelle waren, machte den Juroren die Arbeit auch nicht leichter. So traten am Ende zehn Modelle aus Ostdeutschland die Reise nach Budapest an, von denen sieben einen Preis erringen konnten. Besonders hervorzuheben: Ein Preis (92, 9 Punkte) für das H0-Modell der Baureihe V T der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn, das von Heinz Kohlisch aus Dresden gebaut wurde.

Ein weiteres Glanzlicht dieses mit rund 200 Modellen gut beteiligten Wettbewerbs war ein hervorragend sauber gebautes Dampflokmodell einer russischen TK 9 (1. Preis) von Igor Prochorov aus der UdSSR. Überhaupt waren die sowjetischen Modelleisenbahner überraschend stark vertreten. So muß unbedingt ein Kleindiorama von Leonid Moskalov genannt werden, das die Reparatur einer durch Brandschäden zerstörten Schmalspurbrücke in der Nenngröße $H0_e$ zeigt. Die Gastgeber hatten den Heimvorteil nicht nur durch die Anzahl der eingesandten Modelle genutzt, sie zeigten auch mit einzelnen Exponaten Modellbau vom Feinsten. So Lajos Kolgyesi mit dem Fahrwerk einer 1'D1'-Elektrolokomotive mit Stangenantrieb (MAV V 40) in der Nenngröße 0. Das Modell bewies mit einem maßstäblich großen Zentralmotor (handgewickelt!) und gefrästen und gedrehten Rahmen- und Triebwerksteilen hervorragende Feinmechanikerarbeit.

Aus einem recht trivialen Baustoff fertigt der Pole Jaroslav Jastozebski seine Modelle: aus Zeichenkarton. Und das im Maßstab 1:25! Das in ausgezeichneter Qualität gebaute Modell der polnischen Ellok EU 07-19 weist eine erstaunliche Festigkeit auf, die der Erbauer durch konstruktive und oberflächenbehandelnde Maßnahmen erreicht. Was ausländische Modelleisenbahner weiterhin vorstellten und mit welchen Modellen unsere Modelleisenbahner beim Internationaten Wettbewerb vertreten waren, darüber berichtet in einer weiteren Folge Ihr **MEB**

Reisezugwagen-Verschnitt

Im dritten Teil unserer im Heft 9/90 begonnenen Serie zum Umbau von TT-Reisezugwagen werden Personenwagen vorgestellt, die nach der Jahrhundertwende in mehreren Varianten gebaut wurden. Wie schon in den vorangegangenen Beiträgen, haben wir die Umbauvorschläge von Lesern zum Anlaß genommen, einige ergänzende Hinweise zum Vorbild und zum Modell durch unseren Autoren Peter Zander anzufügen.

Zeuke-TT hat in seinem Produktionsprogramm zwei Durchgangs-Personenwagen preußischer Herkunft, die den Skizzenblättern Ci Pr 05 und 05b zugeordnet werden können. Beide Fahrzeuge zeigen neue Elemente des Personenwagenbaus, wie sie nach der Jahrhundertwende in Preußen eingeführt worden waren. Äußerlich erkennt man sie an einteiligen Fenstern, während vorher meist zwei unmittelbar nebeneinander lagen. Sie besaßen nunmehr einen Metallrahmen und fast immer Lüftungsklappen im oberen Teil. Alle Personenwagen stattete man mit einem Abort aus. Das Oberlichtdach, ein typisch preußisches Merkmal (wenn auch nicht nur auf Preußen beschränkt), war jetzt stärker gewölbt. Damit wollte man vor allem das innere Luftvolumen der Wagen vergrößern. Wie ja auch das Oberlichtdach weniger dem Lichteinfall diente, sondern vielmehr die Ventilation verbesserte. Die Vielfalt der Wagengattungen erforderte auch eine Überarbeitung der Musterblätter. Kennzeichnend fügte man zwischen die römische und arabische Ziffer einen Kleinbuchstaben ein. Für die zwei- und dreiachsigen Durchgangspersonenwagen war dies der Buchstabe c. So existierten die Musterblätter Ic 3 bis I c 10. Gegenüber den zweiachsigen Wagen waren die dreiachsigen aber weit in der Überzahl. Den größeren Anteil wies der III.-Klasse-Wagen in dreiachsiger Ausführung mit etwa 1.500 von 1906 bis 1921 gebauten Fahrzeugen auf. Erfaßt war er auf dem Musterblatt I c 6.

Die nachfolgenden Umbauanleitungen zeigen, wie mit geringem Aufwand aus den beiden Ursprungsmodellen zwei weitere Bauarten entstehen können.

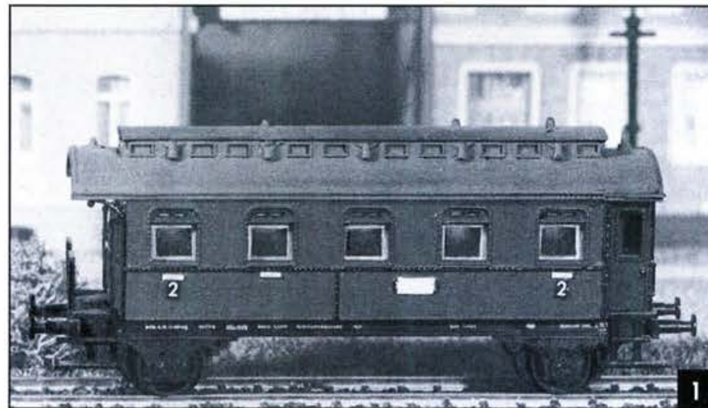
P. Zander, Grube (b. Potsdam)

CCi tr Pr 11 mit offener und geschlossener Bühne

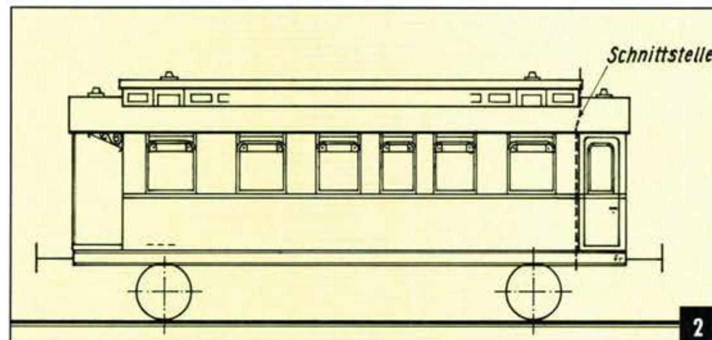
Für den Bau eines solchen TT-Fahrzeugs werden ein Personenwagen Ci Pr 05 b (Kat.-Nr. 3112 Zeuke-TT) und ein Personenwagen Ci Pr 05 (Kat.-Nr. 3122 Zeuke-TT) benötigt. Wir entfernen die Kupplungen und Radsätze, damit die Wagen besser demontiert werden können. Anschließend sind die Wagenkästen abzunehmen. Dazu drückt man die im Untergestell sichtbaren Zapfen vorsichtig zur Wagenmitte zurück. Zuletzt entfernen wir die Fensterverglasung. Nun werden die Oberteile gemäß Abb. 2 bearbeitet. Je eine Stirnseite ist abzusägen. Sämtliche Schnittkanten entgraten wir vorsichtig mit einer Feile. Die abgesägten Stirnwände der Wagen sind nur untereinander zu tauschen, anzupassen und zu verkleben.

Während die Klebestellen trocknen, verändern wir die Untergestelle. Hier wird jeweils von einem Unterteil die Bühne getauscht. Das geschieht, indem wir die Restnocken vom Wagenboden durchdrücken und in das andere Unterteil neu einrasten. Damit ist der Umbau schon fast abgeschlossen. Auf die Fensterverglasung können noch Fensterrahmen aufgemalt werden. Bewährt hat sich dafür braune Alkydharzfarbe.

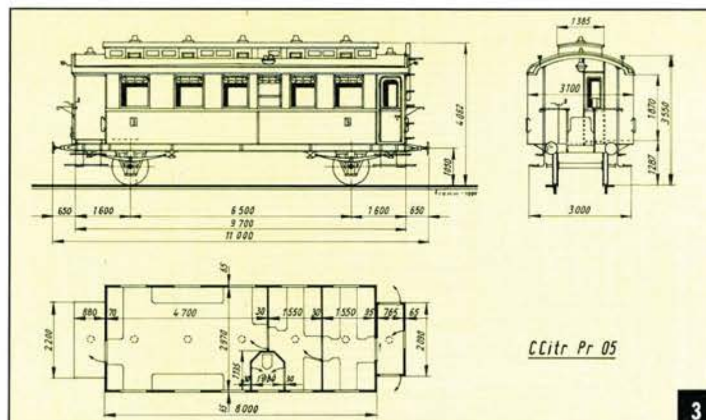
Wenn die Farbe trocken ist, kann das »Fensterglas« wieder eingesetzt werden. Nun wird der Wagenkasten auf das Unterteil gesetzt und das Dach farblich nachbehandelt. Die Beschriftung sollte auf fotografischem Wege hergestellt werden (Abb. 1). *B. Schwarz, Förtha*



1



2



3

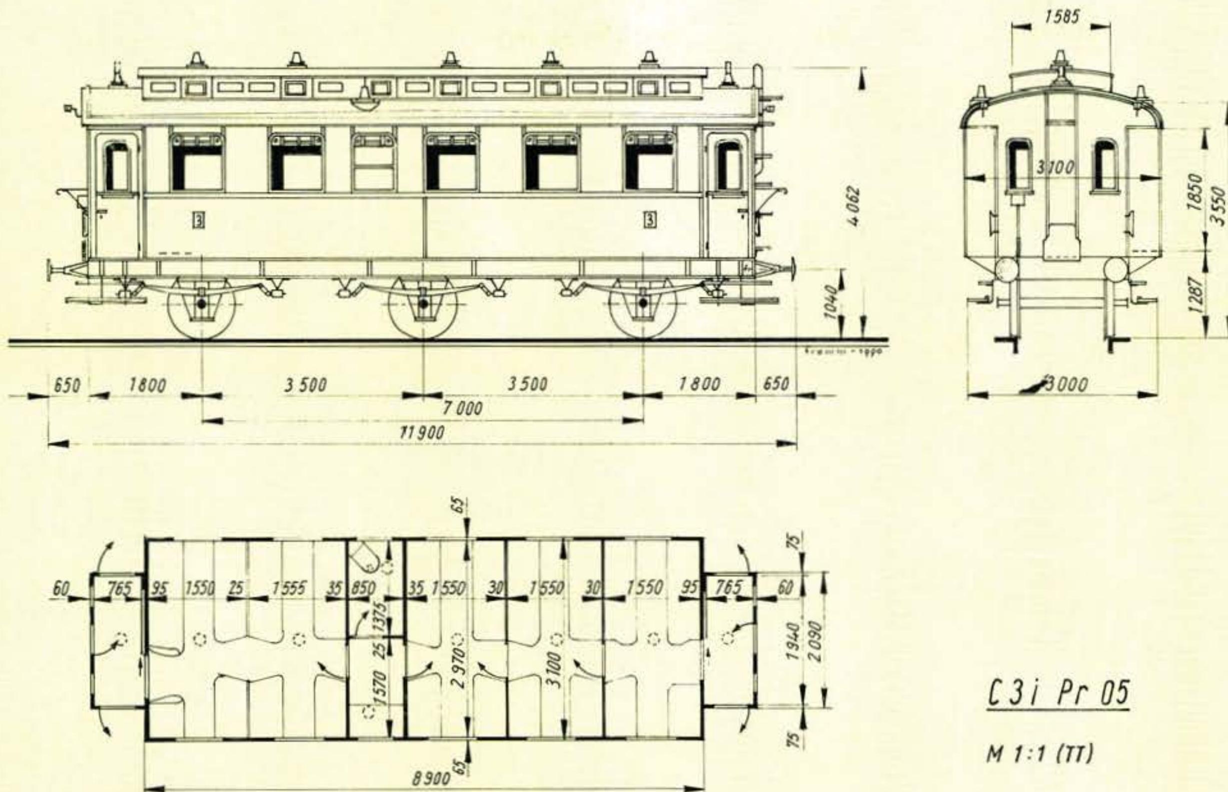
Hinweise

Ergänzend zu dieser Bauanleitung ist Abb. 3 gedacht. Der CCitr Pr 05 ist ebenfalls aus dem Grundmodell Ci Pr 05 entstanden, zeigt jedoch eine andere Fenstereinteilung als der CCitr 11; zusätzlich müßte das Abortfenster eingefügt werden. Zur vorbildgetreuen Nachbildung wäre noch zu beachten, daß die geschlossene und offene Bühne an den Wagenseiten getauscht werden sollten. Auf dem Modellfoto erkennt man die Aufteilung des Wagens in zwei ungleiche Teile. Das längere Teil stellte ursprünglich ein Großraumabteil der IV. Klasse dar. Vor diesem Abteil waren die Eingänge stets mit offener Stirnplattform angeordnet, um auch sperrige Güter mitnehmen zu können. Heute ist es kaum noch vorstellbar, welcher Art all diese Dinge waren, die in diesen Abteilen den Weg vom Dorf in die Stadt nahmen oder auch umgekehrt befördert wurden. Nach dem Wegfall der IV. Klasse im Jahr 1928 wurden daraus die Traglastenabteile.

P. Zander, Grube (b. Potsdam)

Bild 1: Das umgebaute Modell als CCi tr Pr 11 von B. Schwarz
Bild 2: Schnittstelle an den Modellen
Bild 3: Maßskizze des CCi tr Pr 05 in TT

Für Interessenten, die in den Besitz der vergangenen Teile dieser Folge gelangen möchten, versendet die Redaktion Kopien der Beiträge gegen einen Unkostenbeitrag von 2,50 DM in Briefmarken.



4

CPwi Pr 05 b/35

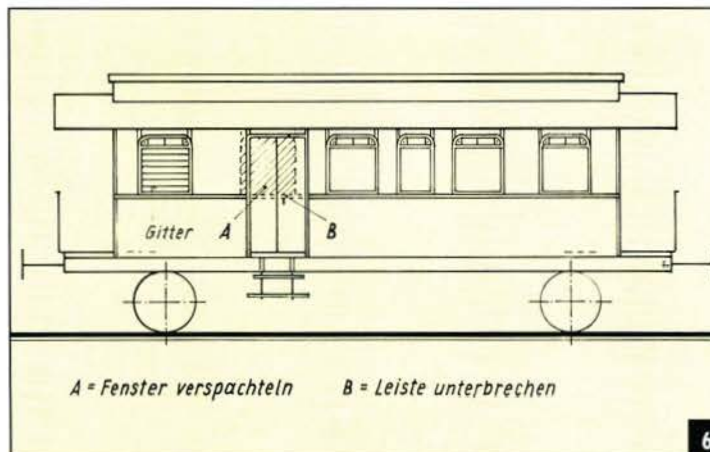
Diese Wagengattung gab es nur in wenigen Exemplaren. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ließ zu Beginn der 30er Jahre aus verschiedenen III.-Klasse-Wagen kombinierte Wagen umbauen. Es entstanden Sitzwagen mit Gepäck- und Postabteilen. Solcher Umbau geschah auch mit dem Ci Pr 05 b.

Für die Modellgestaltung wird ein Personenwagen (Kat.-Nr. 3112 benötigt, den wir zunächst komplett demontieren. Auf beiden Seiten ist jeweils das zweite Fenster zu verschließen. Die Außenflächen sind zu glätten. An dieser Stelle bauen wir später die Gepäckabteiltür ein. Aus Zeichenkarton sind zunächst 0,5 mm breite Streifen zuzuschneiden. Diese werden senkrecht zum Türrahmen auf die Seitenwand aufgeklebt. Die Verglasung des Gepäckabteilfensters wird nun mit Hilfe eingeritzter Striche »vergittert«. Um ein besseres Aussehen des Wagens zu erreichen, werden auch die Fensterrahmen auf der Verglasung nachgestaltet. Mit einem neuen Anstrich versehen, bereichert das Fahrzeug der Gattung CPwi 05b/35 den Reisezugwagen-Park auf unserer TT-Heim- oder Gemeinschaftsanlage.

B. Schwarz, Förtha



5



6

Hinweise

Angemerkt sei für dieses Fahrzeug noch, daß die wenigen Exemplare ursprünglich alle bei der RBD Osten eingesetzt waren. 1940 gab es hier noch ganze vier Exemplare. Als weitere Anregung zum Umbau soll abschließend die Darstellung eines der meistgebauten Wagen der Länderbahngattungen dienen. Es handelt sich um den dreiachsigen III.-Klasse-Wagen von 1905, den wir auf Bild 4 maßstäblich darstellen *P. Zander, Grube (b. Potsdam)*

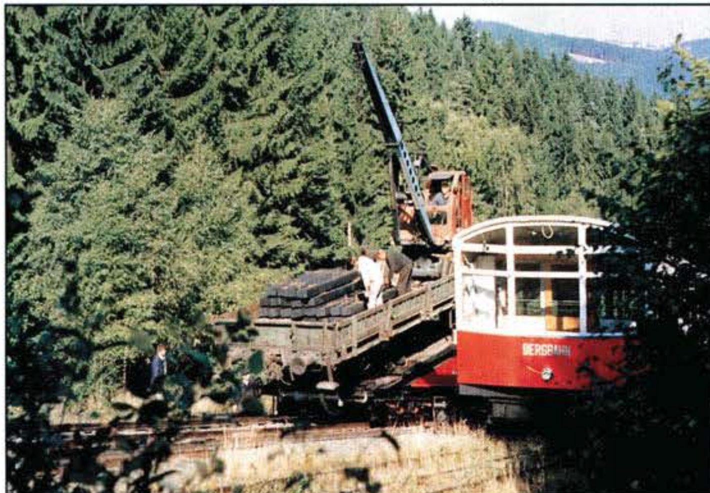
Bild 4: C3i Pr 05 als TT-Umbaumodell

Bild 5: Das umgebaute Modell CPwi Pr 05b/35 von B. Schwarz

Bild 6: Veränderungen am CPwi Pr 05b/35

Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt, Zeichnungen: G. Fromm, Erfurt, nach Vorlagen der Autoren.

Bergbahnsanierung



Für etwa vier Wochen war die Oberweißbacher Bergbahn stillgelegt: die am 15. Mai 1923 eingeweihte Bahn im Thüringer Wald erhält einen neuen Oberbau, die Schienen und Schwellen aus den Jahren 1920 und 1965 werden durch neue ersetzt. Kompliziert wird die Arbeit wegen der extremen Neigung und des damit unterbundenen maximalen Technikeinsatzes.
Die Bau-Union Ostthüringen GmbH, Niederlassung Gera und der Gleisbau Jena wechselten im September 1990 in Zusammenarbeit mit der Bahnmeisterei Saalfeld 280 m Gleise innerhalb der Ausweiche. Der bisherige einfache Oberbau ist dabei durch die Oberbauform K ersetzt worden. Als Transportmittel für die Schwellen und Schienen (Maxhütte Unterwellenborn 1984) nutzte man die Güterbühne mit einem aufgebockten R-Wagen und Weimar-Lader. Über Sprechfunk bestand Kontakt zum Maschinenhaus in der Bergstationn.

Emersleben, Berlin

Erzeugnisgruppenverband aufgelöst



Eine Ausstellung von Kleinmechanismen für den Gleisbau fand vom 25. bis 27. September 1990 auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig statt. Firmen von Rang und Namen präsentierten Schraubgeräte, Stopfgeräte und ähnliche Technik. Vorgestellt wurden auch Verfahren zum Schienenschweißen, die bei der DB angewendet und für die DR vorbereitet werden.
Diese umfassende Schau und eine Fachtagung zum Thema setzten den Schlußpunkt unter die Tätigkeit des ehemals 184 Mitgliedsbetriebe großen Erzeugnisgruppenverbandes Gleisanlagenbau der DDR. Der Verband war von der DR-Baudirektion angeleitet worden.

Text und Foto: F. Kniestedt, Berlin

Test für den ICE

Bevor der ICE mit Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 zum Einsatz kommt, hat er umfangreiche Tests hinter sich. Da die Industrie Triebkopf für Triebkopf und Wagen für Wagen ausliefert, können Versuche nicht von vornherein mit vollständigen Zügen stattfinden. So laufen die ersten Erprobungen mit einem Triebkopf allein, dann mit zwei gekuppelten Triebköpfen, mit zwei Triebköpfen und dazwischen normale Reisezugwagen als sogenannter Dummyzug und schließlich mit Triebzügen mit bis zu 14 Mittelwagen. Die ersten zehn Züge sind ausschließlich dem technischen Programm vorbehalten, die folgenden Züge stehen für die Schulung des Zugpersonals zur Verfügung.
Da die ICE-Züge für 280 km/h zugelassen werden, wird die Geschwindigkeit bei den Probefahrten bis zu 310 km/h gesteigert; die zehn Prozent Tempo mehr dienen als Sicherheitsreserve. Alle Hochgeschwindigkeitsfahrten finden auf der Neubaustrecke Würzburg–Fulda statt. Außerdem werden Fahrten auf Ausbaustrecken und im alten Netz durchgeführt, um das Verhalten der Züge unter allen Einsatzbedingungen zu prüfen. Untersucht wird unter anderem die Stromabnehmerführung. Das Zugkraftgeschwindigkeitsdiagramm für Fahren und Bremsen wird durch Meßfahrten ermittelt. Zu dieser Testserie gehört auch die Untersuchung des Schleuder- und Gleitschutzes und der Rückführung von Energie ins Netz beim Bremsen.
Besondere Aufmerksamkeit gilt den Einrichtungen zur Fehlerdiagnose. Auf einem Display im Führerraum wird nicht nur jede Störung, sondern auch der Hinweis zur Abhilfe angezeigt.

MEB

Erstes COLLICO-Lager der DR

Am 3. September 1990 wurde auf dem Berliner Ostgüterbahnhof das erste COLLICO-Lager der DR eröffnet. Zuvor hatten Berliner Wirtschafts- und Handelsunternehmen die Möglichkeit, sich auf einer Ausstellung über diese umweltfreundlichen und kundenspezifischen Transportlösungen zu informieren. Nun bietet die DR analog der DB, den SBB, ÖBB und SNCB das neue Verpackungssystem an. Zum Leistungsangebot der COLLICO-Verpackungslogistik und Service GmbH - einem Tochterunternehmen der DB - gehören u.a. Mehrwegverpackungen in 30 verschiedenen Typen als optimaler Transportschutz ohne Verpackungsmüll. Bereit stehen auch Exportkisten, Kartonagen verschiedener Abmessungen, Preßpaletten und Ladesicherungstechnik.

MEB

Berliner Innenring elektrisch

Nach 16 Monaten Bauzeit wurde der Berliner Innenring zwischen Frankfurter Allee und Pankow an das 16⅔-Hz-Fahrleitungsnetz angeschlossen.
Die 243 594 des Bw Berlin Hbf brachte als ersten Zug am 16. September den 64 171 (Güterzug) über die Strecke. Voraussetzung für die Elektrifizierung waren umfangreiche Brückenhebungen, - neubauten oder Gleissenkungen sowie Bahnkörperentwässerungen. Während längere Totalsperrungen des zweigleisigen Streckenabschnittes mußten täglich bis zu 60 Reise- und Güterzüge umgeleitet werden.

MEB

Internationales Eisenbahn-Fernmeldenetz

Die Bahnen der HERMES-Gemeinschaft (BR, DSB, FS, NS, ÖBB, RENFE, SBB, SJ, SNCB und SNCF) haben nach Untersuchungen mehrere Möglichkeiten beschlossen, mit einer aus Compagnie de Suez, Daimler-Benz, NYNEX, Racal Network Services, Sprint International und TeleColumbus zusammengesetzten Firmengruppe zusammenzuarbeiten, um ihr HERMES- Datenübertragungsnetz zu ersetzen. In den nächsten Monaten wird eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.
Die Zusammenarbeit soll in erster Linie dazu dienen, die Bahnen mit modernen, effizienten und kostengünstigen Fernmeldesystemen für die europaweite Vermarktung ihrer Personen- und Güterverkehrsprodukte auszustatten. Man erwartet, daß das Netz innerhalb eines halben Jahres betriebsbereit ist.

UIC

DR vermietet Lokomotiven

Gemessen an den Leistungen der Deutschen Reichsbahn vor einem Jahr, als die tägliche Beladung im Güterverkehr um 950 000 t lag, ging der Gütertransport um die Hälfte zurück. In größerer Zahl wurden Güterzüge aus den Fahrplänen gestrichen. Bei den Elloks entstand ein Überhang.
Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, 40 Loks der BR 243 für ein bis zwei Jahre zu mieten, um ihren Lokomotivmangel im Vorortverkehr zu beheben. An den betreffenden Maschinen sind Anpassungsarbeiten vorzunehmen; unter anderem müssen die Wendezugeinrichtungen verändert werden.
Bereits am 15. September 1990 sind die 243 925 und 243 926 – nunmehr als BR 143 bezeichnet – zur Außenstelle Offenburg des Bw Mannheim umgesetzt worden. Auch die ÖBB traten an die DR mit der Bitte heran, Lokomotiven auszuleihen. Neben 15 243ern sollen dort 10 bis 15 Dieselloks der BR 110 im schweren Arbeitszugdienst eingesetzt werden. Darüber hinaus möchten die ÖBB für eine befristete Zeit Lokomotivführer der DR beschäftigen. *Hn.*

Neue Linienbezeichnungen

Derzeit sind die Liniennummern 1 bis 99 in Berlin doppelt belegt – im Ostteil durch Straßenbahn- und Omnibuslinien, im Westteil ausschließlich durch Buslinien. Ab 1991 soll ein neues Bezeichnungssystem eingeführt werden, das neben Berlin auch die Verkehrsbetriebe Potsdam sowie die Straßenbahnen in Schöneiche, Woltersdorf und Strausberg berücksichtigt. **MEB**

Einheitliche Fahrzeuge bei DR und DB

Möglicherweise schon von Jahresende 1991 an wird die Deutsche Reichsbahn Dieseltriebwagen der DB-Reihe 628 für den Nebenbahndienst beschaffen. Der Mangel an komfortablen Reisezugwagen für hohe Geschwindigkeiten braucht nicht durch Neubaufahrzeuge behoben zu werden. Vielmehr wird die DR von der DB InterCity-Wagen kaufen oder mieten, die in erheblicher Stückzahl frei werden, wenn bei der Deutschen Bundesbahn zum Fahrplanwechsel 1991 die erste Serie von 41 Hochgeschwindigkeits-Triebzügen »ICE« in Betrieb geht. Für die Rekonstruktion und den Neubau von Inter-Regio-Wagen ist das Raw Halberstadt ausersehen worden *Hn.*

OPW aufgelöst

Vor 27 Jahren, am 21. Dezember 1963, wurde das Abkommen über den «Gemeinsamen Güterwagenpark der sozialistischen Länder« (OPW) zwischen der DDR, Polen, Ungarn, Rumänien, der ČSSR und der Sowjetunion abgeschlossen. Die Vereinigung hatte ihren Sitz in Prag. Am 7. Juli 1964 begann die praktische Arbeit, die von zahlreichen Höhen und Tiefen gekennzeichnet war. Aufgrund der neuen politischen Verhältnisse und der sich daraus ergebenden neuen Verkehrsströme in Osteuropa wurde auf der 57. Ratstagung des OPW vom 15. bis 24. Oktober 1990 in Plovdiv (Bulgarien) beschlossen, den gemeinsamen Güterwagenpark bis zum 31. Dezember 1990 aufzulösen.
Inzwischen sind die betroffenen Bahnverwaltungen schon damit intensiv beschäftigt, das OPW-Zeichen an den Wagen zu entfernen und die Wagennummern (Austauschcode und Kontrollziffer) zu verändern.
Durch die Vereinigung der beiden deutschen Staaten sind für die Deutsche Reichsbahn nun auch die Abkommen über den internationalen Personen- und Güterverkehr (SMPS und SMGS) hinfällig geworden. An den Wagen der DR wird daher ab 1. Januar 1991 das MC-Zeichen entfernt. *Wh*

Vandalen



Text und Foto: Rolf Sieler, Braunsdorf

In Solmnitz bei Gera steht ein Museumszug aus der 99 555 und zwei Wagen. Bei einem Besuch im September mußte ich feststellen, daß dort Vandalen hausen. Offensichtlich kümmert sich niemand um die Fahrzeuge.

Salonwagen »Berlin« eingebaut



Wahrlich eingebaut wurde am 5. Oktober 1990 der berühmte Salonwagen »Berlin« in das Haus der Geschichte der Bundesrepublik. Der zugedachte Platz dieses geschichtsträchtigen Exponats im Kellergeschoß erforderte noch vor Beendigung der Bauarbeiten an diesem Haus den Einbau des 64 t schweren Wagens. Das bei der Waggonbaufabrik Wegmann & Co. in Kassel-Rothenditmold gefertigte Fahrzeug beförderte viele berühmte Persönlichkeiten wie Konrad Adenauer, Ludwig Erhard und Willy Brandt. Für das Umsetzen des 23 500 mm langen Wagens war der Einsatz eines achtachsigen Spezialkranes erforderlich. Genau 22 Minuten dauerte der Luftakt der spektakulären Aktion, der von zahlreichen Zaungästen, Politikern und Medienvertretern verfolgt wurde. Bis zur Fertigstellung des Hauses in drei Jahren wird der Salonwagen gegen Schmutz und Feuchtigkeit geschützt.

Text und Foto: V. Emersleben, Berlin

Meßfahrten mit DB-Loks auf Reichsbahngleisen



Foto: V. Emersleben, Berlin

Anfang Okober 1990 fanden mit DB-Lokomotiven der Baureihen 120 und 218 umfangreiche meßtechnische Untersuchungen, u.a. Lastprobefahrten, auf Reichsbahnstrecken statt.
So fuhren auf den elektrifizierten Streckenabschnitten Güstrow – Bützow (13 km) und Bützow – Schwaan (14 km) der Rbd Schwerin zwei Meßzüge mit folgenden Zusammenstellungen:
– BR 120 (DB), zwei Meßwagen der DB, fünf BR 132 als Bremslokomotiven;
– BR 218 (DB), ein Meßwagen der DR, zwei BR 243 und eine BR 250.
Die Meßfahrten stehen im Zusammenhang mit einem ins Auge gefaßten künftigen Einsatz der DB-Triebfahrzeuge auf Reichsbahngebiet. Die BR 120 soll beispielsweise im Austausch mit der DR-Baureihe 243 – die als BR 143 für S-Bahnleistungen bei der DB vorgesehen ist – künftig hochwertige Reisezugleistungen bei der DR fahren.
Die BR 218 gilt als möglicher zwischenzeitlicher Ersatz für die z.T. stark überalterten und technisch verschlissenen 118er der Bauart B'B' der DR.
Probefahrten gab es Ende Oktober auch im Raum Dresden. Unser Bild zeigt den Meßzug am 16. Oktober 1990 im Bahnhof Güstrow. *Jü.*

Veränderte Marktstruktur



Die Gutehoffnungshütte in Oberhausen, eines der ältesten Unternehmen der Bundesrepublik, hat sich vom Schienenfahrzeugbau getrennt. Der MAN/GHH-Konzern gibt die Schienentechnik in Nürnberg an AEG Westinghouse ab. Begründet wird der Schritt mit der geänderten Marktstruktur. Um international zu bestehen, müsse ein Waggon- und Lokomotivhersteller zugleich auch ein Elektrounternehmer sein.

Das Bild zeigt die Fertigung eines Dieseltriebwagens (Prototyp) in Meterspur für die Griechische Staatsbahn (OSE) bei MAN/GHH in Nürnberg, heute AEG Westinghouse.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Museumsbahnsorgen



Immer wieder versuchen Eisenbahnfreunde, historische Fahrzeuge vor dem Schneidbrenner zu retten - manchmal mit fraglichem Erfolg. Bis heute konnte das Eisenbahnmuseum Brügge keine Unterstellmöglichkeiten für seine Fahrzeuge finden. Drei Diesellokomotiven und verschiedene Wagen werden seit vielen Jahren somit unter freiem Himmel abgestellt. Von besonderem geschichtlichen Wert ist eine ehemalige Wehrmachts-Diesellok. Sie wurde von Klöckner-Humboldt-Deutz 1942 an die Kriegsmarine geliefert (KHD 39698/1942). Nach dem Krieg wurde sie bei der Deutschen Bundesbahn als Kö 6044 eingesetzt und war beim Bw Holzminden stationiert. In den sechziger Jahren gelangte sie als Werklokomotive nach Meinerzhagen. Dort wurde sie von Eisenbahnfreunden entdeckt und aufgearbeitet, mit dem Erfolg, daß sie nun seit Jahren auf einem Abstellgleis in Hagen (Westf.) steht.

Unser Bild zeigt die in Hagen-Eckesey abgestellte Kö 6044 am 9.10.1990.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

InterCity-Tunnel für Frankfurt (Main)

Die Kapazität des Frankfurter Hbf ist an ihrer Grenze angelangt. Der gestiegene Verkehr aus den neuen Bundesländern und der zu erwartende Verkehr auf der Neubahnstrecke Köln – Frankfurt (Main) zwingt die Bundesbahn, eine Lösung für den Kopfbahnhof zu finden, der im IC-Netz ohnehin als »Hemmschuh« wirkt. Zehn bis zwölf Minuten könnten eingespart werden, wenn in Frankfurt (Main) auf den Lokwechsel verzichtet werden könnte. Die Lösung bietet ein Projekt, das der Fachbereich Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule Darmstadt schon 1984 vorgeschlagen hat: ein Tunnel unter der City hindurch bis zum Ostbahnhof. Damals waren die geschätzten Kosten von einer Milliarde Mark der Bahn zu teuer. Jetzt hat eine Planungsgruppe der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) die Arbeit wieder aufgenommen. Der City-Tunnel könnte im Jahr 2000 betriebsfähig sein. *Jglö.*

Neues Fahrplankonzept

Die erheblichen Veränderungen bei den Reiseverkehrsströmen in Deutschland nach dem Fall der Grenze und dem Anschluß der DDR an die Bundesrepublik konnten nicht ohne Auswirkungen auf das Angebot der beiden deutschen Eisenbahnen bleiben. Nach vielen kleinen Verbesserungen im Jahresfahrplan 1991/1992 (der schon lange vor den politischen Veränderungen konzipiert worden war) bringt der Reisezugfahrplan 1991/1992 nun grundlegend Neues.

Als »Highlights« dürften die vielen EuroCity-, InterCity- und InterRegio-Züge gelten, die im Netz der Deutschen Reichsbahn künftig beginnen und enden.

Die InterCity-Linie 3 wird bis und ab Berlin verlängert; sechs Zugpaare fahren täglich im Zweistundentakt auf der Linie Berlin – Braunschweig – Kassel – Wilhelmshöhe – Frankfurt (Main) – Karlsruhe. Die EuroCity-Linie 5, ebenfalls mit sechs Zugpaaren im Zweistundentakt, führt von Berlin über Hannover – Köln – Mainz - Mannheim nach Basel SBB. Auf der Linie 3 wird ein Zugpaar bis Zürich verlängert, auf der Linie 5 eines bis Genf.

Zwischen Berlin und Hamburg sollen täglich vier IC-Paare verkehren. Der IC 155/154 »Johann Sebastian Bach«, mit dem am 27. Mai 1990 diese Zuggattung bei der DR Premiere hatte und der bislang zwischen Frankfurt (Main) und Leipzig lief, wird von und nach Dresden verlängert. Neu wird jeweils ein EuroCity-Zugpaar zwischen Leipzig und Paris sowie zwischen Dresden und Paris sein, schließlich wird es ein InterCity-Zugpaar Leipzig – Saarbrücken – Leipzig geben.

InterRegio-Züge fahren künftig zwischen Dresden und Köln (zwei Zugpaare), Leipzig und Köln, Leipzig und Hannover sowie Leipzig und Norddeich.

Daneben werden neue Schnellzüge eingelegt, u.a. von Berlin über Stendal – Hannover nach Amsterdam, von Berlin nach Garmisch-Partenkirchen oder von Dresden nach Basel Bad Bf.

Alle diese Veränderungen haben selbstverständlich Folgen für den Binnenfahrplan der Deutschen Reichsbahn. Manche Schnellzugverbindung wird aufgegeben werden, weil neue Züge in gleicher oder ähnlicher Fahrplanlage die Reisenden mit aufnehmen. StädteExpreß-Züge als besondere, herausgehobene Gattung im Binnenverkehr wird es nicht mehr geben.

Außerdem gibt es ab 2. Juni 1991 nur noch ein gesamtdeutsches Kursbuch, das alle Züge der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn umfaßt. Das umfangreiche Werk wird für ein Jahr gelten. Entsprechend den Regional-Kursbüchern der DB wird die DR für ihr Streckennetz zusätzlich eine entsprechende Ausgabe vorhalten. *Hn*

AG jetzt e.V.

Die ehemalige AG 7/1 »Harzquerbahn« des DMV in Wernigerode wurde am 2. Oktober 1990 in den Modelleisenbahnclub »Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode e.V.« umgewandelt. Der MEC ist rechtskräftiger Nachfolger der AG 7/1 und hat im Kreiskulturhaus, A.-Bartel-Straße, O-3700 Wernigerode seinen Sitz. Arbeitsabend ist jeden Freitag von 19 bis 21 Uhr. Geschäftsadresse: Norbert Jakobasch, Hospitalstraße 26, O-3720 Blankenburg (Harz).

MEB

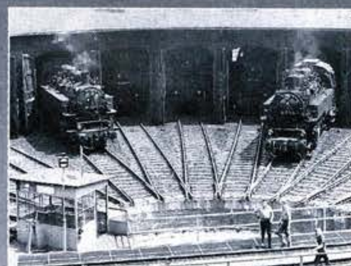
NEU FÜR IHR HOBBY:

Deutsche Bahnbetriebswerke

Ihr neues Sammelwerk zur Deutschen Eisenbahn-Geschichte

Auf den Spuren der deutschen Eisenbahn-Geschichte: Mit der neuen Reihe **Deutsche Bahnbetriebswerke** führen wir Sie Schritt für Schritt in Vergangenheit und Gegenwart der deutschen Eisenbahn ein. Bw für Bw zeichnen wir für Sie die Entwicklung der Bahnanlagen, der Bahnbetriebswerke, die Beheimatungen von Lokomotiven und ihre Einsätze nach. Wir beschreiben die – meist längst vergessenen – Baureihen, die hier einst beheimatet waren oder es heute noch sind.

Der Inhalt
Unterteilt nach den heutigen Direktionsbezirken von DB und DR, stellen wir Ihnen nach und nach alle Bahnbetriebswerke in Deutschland vor, die 1949 existierten – und natürlich auch jene, die seitdem gegründet wurden. Bau und Art der Bw-Anlagen werden – mit anschaulicher Darlegung der betrieblichen Anforderungen – ebenso beschrieben wie die weiteren Veränderungen, die Verlegung von baulichen Anlagen oder der Wiederaufbau nach dem II. Weltkrieg.



Breiten Raum nimmt die Übersicht über die im jeweiligen Bahnbetriebswerk beheimateten Lokomotiven ein – beginnend in den zwanziger Jahren, teilweise ab der Jahrhundertwende, wird der Lokbestand bis zur Auflösung bzw. bis heute nachgezeichnet, wobei betriebliche Besonderheiten und „Außenseiter" ebenso behandelt werden wie Einsatzgebiet und Verbleib der Fahrzeuge. Lok-Umlaufpläne und Beheimatungsstatistiken für mehrere Stichtage vervollständigen – neben den selbstverständlichen Gleisplänen und vielen Bauzeichnungen – die einzelnen Kapitel.

Grundwerk: Ca. 420 Seiten, ca. 500 Abb. (davon zahlreiche in Farbe), Pläne, Streckenkarten etc; Großformat 21,0 x 29,7 cm
DM 78,-

Ergänzungsausgaben:
Ab Mitte '91 alle 3 Monate ca. 100-120 S., zahlr. Abbildungen, Zeichnungen, Pläne etc. (z. T. farbig),
Seitenpreis: 32 Pf.

Abbestellung jederzeit möglich!

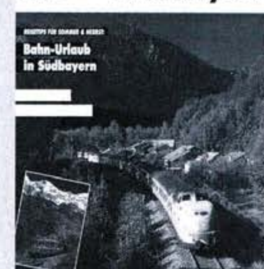


Erscheint vsl. im Mai '91. Bestellen Sie noch heute vor – mit untenstehendem Coupon!

Zwei Leckerbissen für Ihre Bibliothek:



Die DB in Farbe - 1950-90
(Bahn-Extra 1/90) 140 S., **DM 19,80**

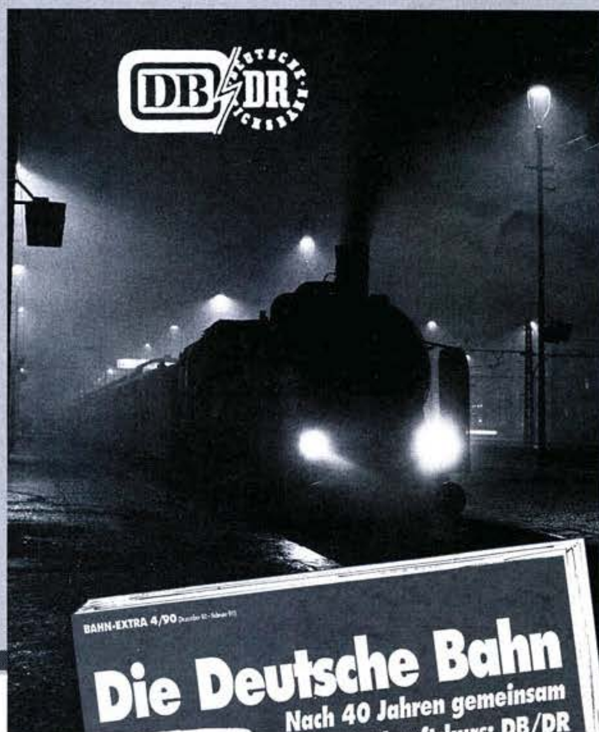


Die Eisenbahn in Südbayern
(Bahn-Extra 2/90) 120 S., **DM 19,80**

Dt. Eisenbahn-Streckenkarte von 1925 für nur 5 Mark!
Unser Weihnachts-Angebot für alle Eisenbahnfreunde: Für nur 5 DM in Briefmarken/als Schein erhalten Sie die 6-farbige, großformatige Eisenbahn-Streckenkarte von 1925 als Nachdruck! (Nur bis 15.1.91 und solange Vorrat reicht). Sofern Sie ein Heft der Reihe "Bahn-Extra" mitbestellen, wird beides mit Rechnung geliefert – einzeln nur gegen Marken/Bargeld.

Das Thema dieses Winters: Die Deutsche Bahn – DB und DR auf dem gemeinsamen Weg in die Zukunft.

Brandaktuell dazu ***das*** Heft dieses Winters: Bahn-Extra 4 . . .



Die Deutsche Bahn (DB/DR)

DB und DR starten vsl. als zwei eigenständige Bahnverwaltungen ins Jahr 1991. Wie geht es weiter mit dem deutschen Schienenverkehr? Wie sah die getrennte Entwicklung der letzten 41 Jahre aus? Damit beschäftigt sich auf **140 Farbseiten** das neue, Ende Dezember erscheinende Sonderheft **Die Deutsche Bahn** (Bahn-Extra 4).

Einige Themen aus dem Inhalt:

Geschichte & Gegenwart von DB- und DR-Verkehr • Die neue Deutsche Bahn: Zukunftspläne • Farbreportage: Grenzland • Lokfabriken • Wiederaufbau in Ost & West • Strukturwandel • 41 Jahre getrennte Triebfahrzeug-Entwicklung • und und und . . .

140 Seiten, 200 Fotos (größtenteils farbig). Erscheint Ende Dezember.

Preis: nur 19,80!

BESTELL-COUPON:

Bitte ausschneiden/kopieren und schnell einsenden an:
GeraNova Verlag, Postfach 14 03 09, 8000 München 5

☐ **Ja,** ich interessiere mich für die deutsche Eisenbahngeschichte und bestelle hiermit das neue Lose-Blatt-Werk **DEUTSCHE BAHNBETRIEBSWERKE** zum Preis von DM 78,– *(ET: vsl. Mai '91)*

Sofern mir das Thema gefällt, erhalte ich dann im Abstand von 2-3 Monaten Ergänzungslieferungen mit je 100-120 Seiten (Seitenpreis: 32 Pf.); ich kann jederzeit abbestellen.

Bitte liefern Sie mir schnellstmöglich:

__ Ex. Bahn-Extra 1	**Die DB in Farbe 1950-90**	19,80
__ Ex. Bahn-Extra 2	**Die Eisenbahn in Südbayern**	19,80
__ Ex. Bahn-Extra 3	**Fotomotiv: Bahn**	19,80
__ Ex. Bahn-Extra 4	**Die Deutsche Bahn (DB/DR)**	19,80
__ Ex.	**Dt. Eisenbahn-Streckenkarte von 1925**	5,00

Lieferung gegen Rechnung. Versandkostenanteil: ca. 2,– DM

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Wann	Wo und was	Uhr
14.12.–16.12.	**Wernigerode** Modellbahn-Ausstellung des MEC »Harzquer- und Brockenbahn« e.V. (ex AG 7/1 »Harzquerbahn«) im Kreiskulturhaus Wernigerode, O-3720, A.-Bartel-Str. Mittelpunkt: Anlage der Harzquerbahn in $H0_m$	10.00 – 18.00
9.12.	**Strausberg** Tauschmarkt des Brandenburgischen Kulturbundes e.V. im Klubgebäude, Luxemburgstr., O-1260 Strausberg	9.00 – 17.00
9.12.	**Braunschweig** Modellbahn-Tauschbörse im Schützenhaus Hamburger Straße, W-3300 Braunschweig. Modellbahnen, -autos, Blechspielzeug, Zubehör usw. kann gekauft, verkauft und getauscht werden. Informations- und Erfahrungsaustausch. Weitere Märkte finden regelmäßig in Hildesheim, Hameln und Osterode statt. Informationen bei Ursel Röver, Königsberger Str. 2, W-3200 Hildesheim, Tel. 05121/22522.	11.00 – 16.00
5.1.–6.1.	**Kaarst** Die Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst und die N-Bahn-Freunde München zeigen zum ersten Mal gemeinsam ihre über 20 m lange N-Modulanlage im Pädagogischen Zentrum 1 des Albert-Einstein-Gymnasiums, Am Schulzentrum, W-4044 Kaarst 1. (bei Neuss/Düsseldorf). Eintritt frei.	11.00 – 17.00
13.1.	**Nürnberg** Auto-Modell-Börse überwiegend im Maßstab 1:87 (H0) im Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, W-8500 Nürnberg. Eintritt frei. Gewerblicher Handel jeder Art ist untersagt. Info bei: K. Janssen, Beckstr. 12, W-8500 Nürnberg 80, Tel 0911/288463.	10.00 – 14.00

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 1/91, ist am 17. Dezember 1990

Biete

„me“, 3/64–12/68 u. 1/70–12/73 u. Einzelh. '63, '69, '78, '81 u. a., „me“-Kalender '82–'89, Trost: Kleine Eisenb., ganz raffiniert, zum Vereinb.-Preis. Kuno Bürger, Northeimer Str. 30, O-5500 Nordhausen.

35 Jahre DEUTRANS

Modelle im Maßstab 1:87

020 106 „DEUTRANS“
Lkw-Modell-Set bestehend aus
Volvo F 88 Hängerzug
Volvo F 12 alt Hängerzug
Volvo F 12 Sattelzug
DM 89,–

Die Modelle zeigen die verschiedenen Lackierungen der DEUTRANS aus 35 Jahren Speditionsgeschichte.

ALBEDO
Postfach 1155, 8807 Heilsbronn

Bossig's TT-Modellbahnstübchen, ab 1. 12. 1990 Beratung, Verkauf und Versand. Artikel von Zeuke, Auhagen, Scheffler usw. zu günstigen Preisen. Klaus Bossig, Ostrauer Str. 13, Pf. 6242, O-4203 Bad Duerrenberg, Tel. Bad Duerrenberg 7496.

H0-Bahnen billig abzugeben. Liste gegen Freiumschlag. Hubertus Müller, Danziger Str. 2, W-8783 Hammelburg.

Verk. umf. Eisenbahnliteratur. Liste per Freiumschlag. Matthias Löser, Herzogswalder Str. 29, O-8038 Dresden.

Neu! **Tram international 1991**
endlich ein Wandkalender für den Straßenbahnfreund!
13 Farbfotos, Format 28 x 28 cm — **DM 22,80**
Bilder aus Berlin, Woltersdorf, Naumburg u.a.

Bufe: **Eisenbahnen in West- und Ostpreußen**
3. Auflage! Ostdeutsche Eisenbahngeschichte Bd. 1 — **DM 59,–**

Siegfried Bufe
Eisenbahnen in Schlesien



Bufe

Bufe: **Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen**
Bd. 2 — **DM 48,–**

Bäumer/Bufe: **Eisenbahnen in Pommern**
enthält auch Vorpommern
Bd. 3 — **DM 68,–**

Bufe: **Eisenbahnen in Schlesien**
u. a. 49 Farbbilder
Bd. 4 — **DM 72,–**

damit ist die Ostdeutsche Eisenbahngeschichte abgeschlossen: Die Bände sind einzeln erhältlich

Drewelow/Krüger: **Straßenbahnen in Pommern**
Stralsund, Stettin u. a. **DM 53,–**

Bufe: **Straßenbahnen in Ost- und Westpreußen**
vergriffen! — **DM 59,–**

Interessenten für Neuauflage werden vorgemerkt.

Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersberger Straße 57 · 8000 München 19 · Tel. (089) 16 01 09
wo's Videos und Bahnbücher gibt! Weltweiter Versand, ab DM 40,– kostenfrei! Bitte Gratiskatalog anfordern.

Biete: Piko BR50, Roco E44-5. **Suche:** Piko E44 AEG, auch Gehäuse, Wannentender BR42. Klaus Krogull, Kieler Str. 39, O-7025 Leipzig.

Biete Eisenbahnlit. u. Laternen. Liste anfordern, evtl. Tausch. Michael Bartesch, Jessener Str. 154, O-7902 Annaburg.

Zeichnungen, Maßst. 1:45, in 3 Ansichten, von Schmalspur-Tfz. der DRB, DR, DB. Liste geg. A5-Freiumschlag. R. Taege, W.-Seelenbinder-Str. 41, O-1800 Brandenbg., Tel. 537587.

Verkaufe H0-Modellbahnsammlung, BW EP III, 25 D-Loks, sämtliche Behandlungsanlagen u. Hochbauten, DS, RLS, Straßenfahrzeuge, Zubehör, Kleinserien, umfangreiche Literatur, sehr viel Bastelmaterial, Kataloge u. v. m., nur komplett, für DM 6000,-, Neuwert ca. DM 8000,-. Jürgen Schönfelder, Mozartstr. 6, O-7543 Lübbenau.

Röver-Märkte

9. Dezember	**Modellbahn- und Spielzeugmarkt in Braunschweig, Schützenhaus,** Hamburger Straße, 11.00 bis 16.00 Uhr
13. Januar	**Modellbahn- und Spielzeugmarkt in Hildesheim-Himmelsthür, Hotel „Zum Osterberg“,** Linnenkamp 4, 11. bis 16.00 Uhr
Weitere Auskünfte bei:	**Ursel Röver, Modellbahnvermittlung,** Königsberger Straße 2, Telefon 05121/22522, **3200 Hildesheim-Himmelsthür**

Biete für H0 BR41, 50, 66, 75, 89 (grün u. DR), 106, V100 (rot 2 Str.), BW 150 (blau), E44, 46, alt franz., E-Lok CC7001. Scholz, J.-Kepler-Str. 29, O-8600 Bautzen.

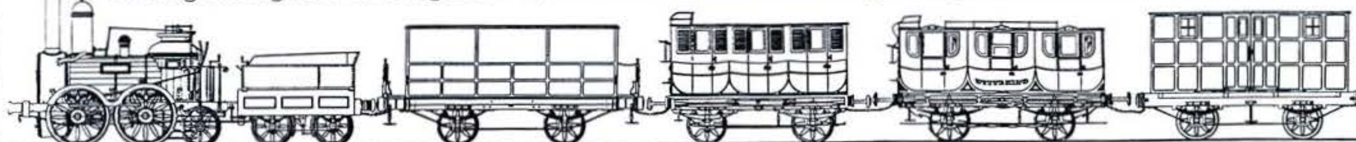
Über 100 farbige Eisenbahnaufkleber im Angebot: Lokseitenansichten u. Schilder. Listen anfordern geg. frankierten Rückumschlag bei: R. Weigel, Schulberg 18, O-9529 Wiesenburg.

Verkaufe Anlage TT, 2,20×1,20 m, mit 25 Loks u. umfangreichem Wagensortiment u. Drehscheibe mit Ringlohschuppen, DM 1950,-. Uwe Stiegler, Fr.-Engels-Str. 3, 9374 Gelenau, Tel. 7953.

In H0: 3× E-Loks, 2× Dieselloks, 1× Dampflok, 14× Reisezugwagen, 36× div. Güterwagen, alles neuwertig u. unbenutzt, für DM 1000,-. Michael Förster, Waldstr. 36, PF 26/16, O-1720 Ludwigsfelde.

„Modelleisenbahner“ Jahrgang 1978 bis 1989 komplett, Heft 1 bis 9/1990, „Eisenbahnjahrbuch“ 1963 bis 1985 (komplett). Bernd Koller, Gabelsbergerstr. 13, 15-060, O-9804 Netzschkau.

ORIGINAL SAXONIA-ZUG, H0
Handgefertigtes Messingmodell, mit und ohne Lackierung. Wagen auch als Bausatz lieferbar



TRÄGER HISTORISCHE EISENBAHNMODELLE · 6903 Neckargemünd · Michael-Gerber-Straße 57

Für Berlin und sein Umland: Modellbahn BRAUSE

Drontheimer Straße 1 · W-1000 Berlin 65 (Wedding)
Nähe U-Bahnhof Osloer Straße
Telefon (030) 4935864 · Fax (030) 4942072

Große Auswahl fast aller führenden europäischen Modellbahnhersteller (Z, N, TT, H0e, H0m, H0, I, LGB) zu **günstigen Preisen!** Ständig Sonderangebote und Gelegenheiten. Modellautos, Zubehör, Fachzeitschriften, Bücher, Videos – Reparatur- und Ersatzteilservice (eigene Werkstatt) – Digitale Mehrzugsteuersysteme

Wir freuen uns auf Ihren Besuch! – dienstags geschlossen –

SCHOLZ MODELLEISENBAHNEN

CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM · TEL. (07321) 41644/21647
Die richtige Adresse für Modelleisenbahnen + Zubehör
– VERSAND –

Spur N: Information mit Preislisten von Arnold, Fleischmann, Minitrix, Kibri, Vollmer usw. DM 1,40 in Briefmarken

Spur H0: Information mit Preislisten von Roco, Fleischmann, Trix-Int., Kibri, Vollmer. DM 1,80 in Briefmarken

Besondere Angebote: LIMA BR 230 (V 300) = DM 99,–
MÄRKLIN/HAMO BR 012 = DM 198,–, BR 152 (E 52) = DM 189,–
LILIPUT BR 05, Stromlinie, schwarz, Kat.-Nr. 10533 = DM 298,50

Biete

Verk. H0 BR 01, grün, 23, 24, 50, 64, 66, 75, 80, 89, 91, V 200, VT 137, VTM 140, ETA 178, SKL, Wagen u. Lit. in Liste gegen Freiumschlag anf. u. a. Glaser 1877–1899, 1947–1963, „me" '56, '59-'69, '73, '74, „me"-Kal. '69-'90, EJB '76, '81, '84, '85, „Verkehrsgesch." St. Urbanek, heideweg 12, O-9083 Chemnitz.

HOBBY KIT
VERSANDHANDEL FÜR HOBBYARTIKEL
WILLI RÖTTGES

HOBBYKIT, Ihr Spezialist für Airbrush-Technik



Spritzpistolen
Kompressoren
Ersatzteile + Zubehör

COUPON
für kostenlose, aktuelle Airbrush-Informationen mit Preisliste!

Beratertelefon zum Nachttarif, montags von 18.00–21.00 Uhr.

Willi Röttges · Hobby Versand
Postf. 149 · 6943 Birkenau · Tel. 06201/32097

Eisenbahnliteratur u. farbige Ansichtspostkarten mit Eisenbahnmotiven von Mecklenburg. Liste geg. Freiumschlag. Lothar Schultz, Psf. 40, O-2510 Rostock 5.

„me" 1983–1989, gebunden, je Jahrg. DM 30,-, H0 Piko BR01, 03, 41, 52, 55, 56, 75, 95, G8, 130, 110, 106, 118, neuwertig, DM 1000,-, 50 versch. Wagen, DM 250,-, auch einzeln. Liste anfordern! Thomas Biewald, Langenauer Str. 8, O-9292 Geringswalde, Tel. 757.

Biete: H0-Lok BR 01¹⁵ und ⁴¹ (o. Antrieb), 38²⁻³, 52 (Kond./DR), 56, 95 (alle neuw.) 66 (DB) u. 86, BR 185/195 (neuw.), BR 244, 211 029, 211 035 (2), E11, 242 239, E42, 242 072 (frisiert), **Waggons:** Typ Y (A, B, AB, WRm), Fad, Km, MK 4, EK 2 u. andere. Liste anfordern od. nach 17 Uhr. **Suche:** SKL, Gags, Gbs (Post), auch Tausch. J. Haipeter, Olbernhauer Str. 29, O-9200 Freiberg/Sachsen.

Verkaufe in H0: BR75, 86, 118.0, VB140DB, Windberg-Ausw., Bi33, PWi32DB, SVT137 zweit, Eilzugw., 1 Altenberger, PW4üpr.16, Reko-Sp.w., Oberlicht-D.zugw., Inox-Stahlw., PwG88 DR, 1 Bghwe blau, elfenb., Dge, alles neuw., u. 8 Piko-Weichen, 1 Gehäuse VT135DB u. Rahmen. Jürgen Dietel, Friedenstr. 14, O-1199 Berlin.

Eisenbahn/Modellbahn-Zeichnungen
Horst-Dieter Hettler ▌ Maßstab 1:45
Birkenweg 22 W-5401 Waldesch
Liste gegen Freiumschlag A6/DM –,60

H0-Anlage 2,8×1,6 m, Pilzmat., 22 Weichen, 4 DKW, Drehsch., div. Hochbauten, Landschaft, gr. Trafo, VB 600,-, H0-Trix int., BR 98⁴⁻⁵ DRG, 180,-, H0-Roco BR E16 DB, 160,-, beide ungel., je 10 Geh. VT 135, VB 135,-, unlack. à 5,-. Klaus-D. Friede, Aßmannstr. 3a, O-1162 Berlin.

Verkaufe Feld- u. Werkbahnverzeichnis DDR (letzte Ausgabe 1990), neu überarbeitet, in Tabellenform, für DM 5,-. Friedemann Tischer, Spremberger Str. 10, O-7500 Cottbus.

Biete div. Rollmaterial Spur H0 u. H0e von Trix, Roco, Märklin, Techno-Modell etc. sowie Kfz-Modelle u. Literatur. Bitte 1,- Porto. Kettler, Emilienstr. 60, W-4300 Essen 1.

Biete interessante Eisenbahn-Dias (Regel- u. Schmalspur). Liste nur gegen Freiumschlag bei: Thomas Wedel, Puschkinstr. 19a, O-7280 Eilenburg.

Original-Dias DR, DB, ÖBB u. Europa ab 1973. Liste gegen Freiumschlag. Volker Honold, Ernst-Kabel-Stieg 5c, W-2000 Hamburg 76, Tel. 040/253406.

Verk. TT-Loks, Wagen, Zubehör, H0-Lok BR01⁵, Mod. Reisezugw., Güterw., zum Katalogpr. in DM. H. Günther, Str. der Freundsch. 5, O-9400 Aue.

Verkaufe Lit.: Saxonia, DM 15,-, EB-Atlas, DM 19,-, hist. Bf.bauten 1–3, zus. DM 99,- u. v. a. Bild- u. Archivbände. Liste gegen Freiumschlag. Versand per Nachn. innerhalb 5 Tagen. D. Huck, Matthesstr. 91, O-6502 Gera.

Verkaufe Modellbahn TT, 2×1,20 m, kompl. mit 2 Ebenen u. großem Tunnel. Loks u. Wagen gegen Liste (Freiumschl.). Interessenten mit Preisangebot an: Robert Oehler, Achtermannstr. 43, O-1100 Berlin.

BECKMANN TT

Herstellung von Eisenbahnmodellen im TT - Maßstab 1: 120
Joachim Beckmann W - 1000 Berlin 44 Fontanestr. 17 Tel. 030 - 621 53 37
DB BR 103, BR 151, BR 218 • DR BR 243, BR 94, Altbau BR 50, BR 80
Informationsblatt erhalten Sie gegen Freiumschlag

Verkaufe: ca. 55000 neue Ersatzteile, H0, TT, N, ehem. DDR-Produktion ab 1950, in Boxen, Kataloge, Bücher, Werkzeug, Reparaturunterlagen, „me", Zubehör, H0, TT, 69 Loks, 22 Triebwagen, Einschienenbahn, aus Altersgründen. Zur Eröffnung von Modellbahn-Reparaturwerkstatt geeignet. Nur Gesamtverkauf für DM 28.000,-. Heinz Köcher, E.-Thälmann-Str. 17, O-1590 Potsdam.

Rokal TT u. Egger-H0e-Modelle. Liste gegen Freiumschlag von: Ingo Vierk, Billwerder Str. 29A, W-2050 Hamburg 80, Tel. 040/7212958.

Biete: Literatur zur Jagsttalbahn (750 mm) „Unsere vier Dampfloks", „Die Fahrzeuge der Jagsttalbahn", „Schienenwelt in Farbe – Die Jagsttalbahn", je DM 44,-. Über Lutz Steinert, O.-Grotewohl-Str. 6E, O-8210 Freital.

DB-Eisenbahn-Lehrbücherei, Vorschriften, Merkblätter, Bedienungsanweisungen (V-Lok), div. Eisenbahnbücher, Fachzeitschriften („Die Bundesbahn", „Eisenbahnjournal"), Signaltafeln, H0-Modelle, Super I Live-Steam-Modelle, Mamod-Dampfauto, Waggonfabrikschilder. **Suche** Dampflokteile, Literatur, Schilder aller Art, auch Tausch! Liste anfordern! Klaus Decker, Kaiserstr. 4, W-6719 Marnheim.

BR 1103X BR 1071X, mehrere Güterwagen, Gleismaterial u. Weichen u. LVT, Spur TT für Spur N 2, Loks BR, 89,70, 1× BR 221 u. Trafo FZ1 u. Zusatztrafo f. TT z. Verkauf. Günter Wollstein, Heilige-Grab-Str. 23, O-8900 Görlitz.

Videos aus der Dampflokzeit. Prospekt anfordern! SZ-Film, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1. H

Sofort lieferbar: TT-Gleissystem mit 1,8 mm Profilhöhe

- vorbildgerechte 1,8 mm Vollprofile aus Neusilber gewährleisten sicherste Leitfähigkeit
- schlanke 12°-Ausführung der Weichen (Abbildung unten) mit Metallherzstück und Vollprofilweichenzungen
- Bausatzform und Mengenrabatt schonen Ihren Geldbeutel

Bestell-Nr. 5762 Weiche rechts (Bausatz) .... DM 15,—
Bestell-Nr. 5763 Weiche links (Bausatz) .... DM 15,—

Bestell-Nr. 5707 10 Stück Flexgleis à 70 cm (Bausatz) ..... DM 44,—
Bestell-Nr. 5780 Schienenverbinder 1,8 mm (20 Stück) .... DM 3,40

Aufgrund der enormen Nachfrage können wir im Moment nur die oben genannten Teile aus unserem Sortiment liefern. Individuelle Anfragen können nicht mehr beantwortet werden. Bei Bestellung von 10 Weichenbausätzen erhalten Sie eine montierte Weiche unserer Wahl ohne Kosten zusätzlich. Unsere Preise beinhalten das Porto: Versand erfolgt ausschließlich per Nachnahme zuzüglich Nachnahmekosten.

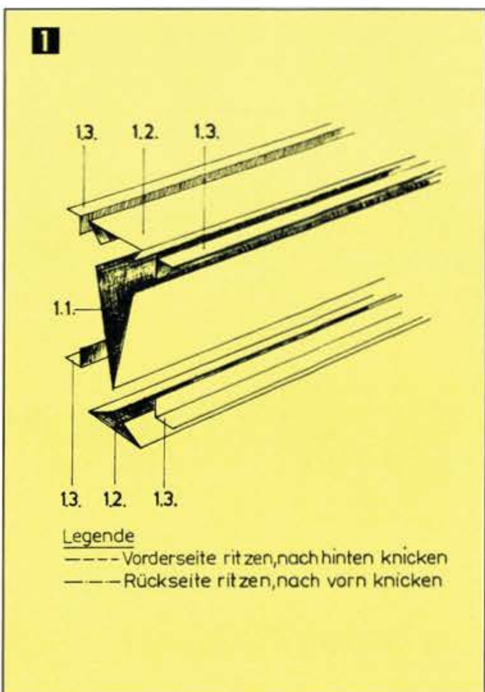


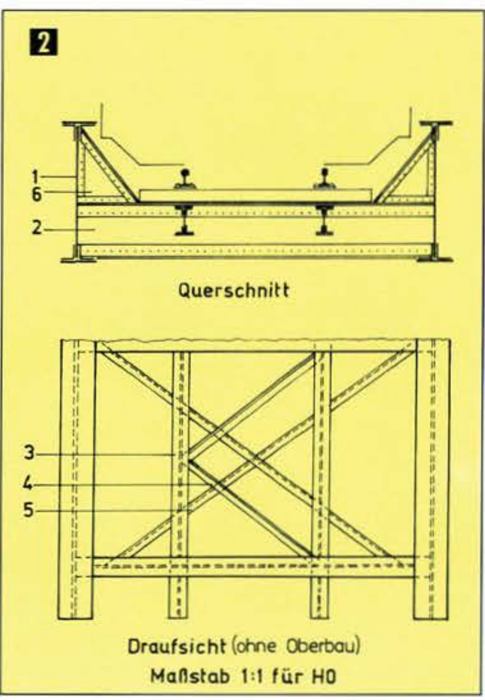
KRÜGER TT
Sudetenstraße 35
D-6330 Wetzlar 13

Eigenbau-Bogen mit Fortsetzung

Brücken aus Papier – geht denn das?

Mancher Modelleisenbahner wird zweifelnd die Augenbrauen hochziehen, ob des MODELLBAU-BOGEN-Angebots, eine Blechträgerbrücke aus Papier herzustellen. Die Praxis hat es bewiesen: Papier ist gar nicht ein so festigkeitsarmer Baustoff, wie der Laie schlechthin annimmt. Im Gegenteil, bei geeigneter Formgebung und bei dem Bemühen um flächenschlüssige Klebeverbindungen entwickeln Papierkonstruktionen erstaunliche Festigkeiten, so daß sich auch der moderne Hochbau diese Erkenntnisse zu Nutzen macht. Darüber hinaus werden wir unsere Brückenkonstruktion am Ende der Bauanleitung mit einer chemischen Lösung behandeln, die bewirkt, daß dem Güterzug in der Nenngröße H0 die gleiche Sicherheit gewährleistet wird wie seinem Vorbild im Original. Weil das Vorhaben, eine solche Brückenkonstruktion aus Papier zu erstellen, recht umfangreich wird, haben wir uns entschlossen, die Bauanleitung auf mehrere Hefte zu verteilen. In dieser Ausgabe beginnen wir mit der Veröffentlichung eines Hauptträgers, zweier Querträger und von drei Fahrbahnlängsträgern. Weitere Bauteile bis zum kompletten Brückenüberbau folgen, genau wie stets ausführlich über die Technologie und die Verarbeitung der Bauteile berichtet wird.





1 Schema des Aufbaus eines T-Trägers

2 Aufbau der Stahlbrücke

1. Teil

Stählerne Vollwandträgerbrücke in H0

Das in unserem MEB-MODELLBAU-BOGEN dargestellte Brückenmodell ist eine stählerne Vollwandträgerbrücke mit zwischenliegender Fahrbahn. Die Konstruktion des Brückenüberbaus besteht aus den beiden **Hauptträgern** (1), den **Querträgern** (2) und den **Fahrbahnlängsträgern** (3). Letztere werden im Achsabstand der Schienen (1500 mm) eingenietet. Zwischen den Fahrbahnlängsträgern befinden sich **Schlingerverbände** (4) in Form von Winkelprofilen. In der Ebene der unteren Hauptträgergurte sind zwischen den Hauptträgern ebenfalls Winkelprofile als **Windverbände** (5) angeordnet. Zur Stabilisierung der Anschlüsse der Querträger an die Hauptträger, wurden die Querträgeranschlüsse durch **Aussteifungsdreiecke** (6) vergrößert.

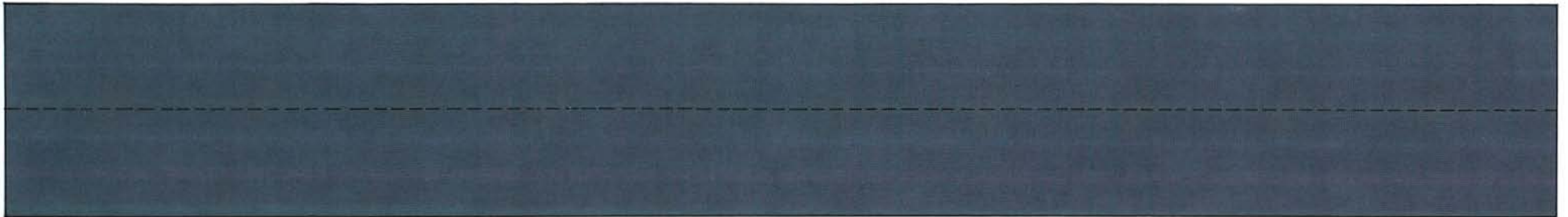
In den ersten zwei Jahrzehnten unseres Jahrhunderts war man in den Stahlwerken nur in der Lage, ebene Bleche und einfache Winkel (gleichschenklig oder ungleichschenklig) zu walzen. Doppel-T-Profile mit den, wie im vorliegenden Beispiel, erforderlichen Profilhöhen von 1750 mm waren nicht herstellbar. Also setzte man die Profile aus ebenen Blechen zusammen und nietete sie mit Verbindungswinkeln zu den gewünschten Profilen zusammen. Die Hauptbestandteile eines solchen Doppel-T-Trägers (Bild 1) sind das Stegblech (1.1., 2.1., 3.1....), die Flansche oder Gurtbleche (1.2., 2.2., 3.2....) sowie die Verbindungswinkel (1.3., 2.3., 3.3....) mit denen Gurt- und Stegbleche durch Nietung verbunden wurden.

Die Modellherstellung der Doppel-T-Träger erfolgt stets nach der gleichen Technologie: Die Stegbleche (1.1., 2.1., 3.1) werden an der Knickkante scharfkantig gefaltet und zusammengeklebt. Auch an den Gurtblechen (1.2., 2.2., 3.2.) werden zur Stabilitätsverbesserung die seitlichen Laschen nach unten geknickt und als Gurtblechunterseiten angeklebt. Nachdem die Stege mit den Gurten stumpf verklebt wurden, werden die vorgeknickten Verbindungswinkel (1.3.,2.3.,3.3.) mit reichlich Klebstoff in die Verbindungskehlen geklebt. Auf diese Weise entstehen alle Doppel-T-Profile, wie die Hauptträger, die Querträger und die Fahrbahnlängsträger. Als Klebstoff wird ein guter Kontaktkleber (PONAL, PATTEX o.ä.) verwendet.

MODELLBAU-BOGEN

Modell Eisen Bahner

1.2.


1.1.


1.2.


1.3.


1.3.


1.3.


1.3.


2.2.


2.1.


2.2.


2.3.


2.3.


2.3.


3.2.


3.1.


3.2.




Verkaufen kann jeder ... die Beratung ist entscheidend!

SCHIFFS- & MODELLBAHN-STUDIO



Clemens Wandelt und Martin Weiß
Joachim-Friedrich-Straße 26
1000 Berlin 31 · Telefon (030) 3249694

Der aktuelle Treff

für Modelleisenbahner und RC-Schiffsmodellbauer



Biete

Verkaufe funktionsbereite u. ausbaufähige TT-Anlage. Eisenbahnschrank mit herausklappbarer Platte. Geschlossen, furnierter Schrank mit Schaukasten. Maße: Eisenbahnplatte 195×140 cm, Schrank geschlossen 300×175×42 cm, Preis nach Vereinbarung. Wolfgang Bunge, Parkstr. 14, PF 26/26, O-2080 Neustrelitz, Tel. 4859.

Biete: Mst. 1:64 Adler, Antrieb im Tender in Metallbauw., Motor 220/380 V, 0,4 kW, 675 U/min. **Suche:** für „Mädler" Drehstl., Zub.teile Spannzg. M7×Feing. Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin, Tel. 6374769.

Verkaufe Modellbahnsammlung in Spur N sowie versch. Literatur. Bitte nur schriftlich. Liste geg. DM 2,- anfordern bei: Ralf Werheid, Goethestr. 23, O-8400 Riesa.



Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 346507

Verk. TT-Mat.: 15 Loks (z. B. Silverl. BR23, 80, E70, LVT), PuG-Wagen, dazu Gleismat. u. Zubehör (Fig., Häuser usw.), zus. für DM 1000,-, H0: Westernzug, DM 80,-, u. Windbergzug mit BR 89, DM 150,-, DuEL-Lokarchiv. Winfried Wolf, Str. d. DSF 9, O-9701 Eich, Tel. 2597.

„Straßenbahnarchiv", Erstausgabe 1976, DM 40,-, „Straßenbahnarchiv" 6, DM 25,-, „Seilbahnen der DDR", DM 20,-, „Selketalbahn", DM 10,-, „Saxonia", DM 15,-, „Reisen mit Schmalspurbahn", DM 25,-, „Containerhandbuch", DM 10,-. Holger Heller, Grambauerstr. 4, O-1330 Schwedt.

Verkaufe Zeuke-Eisenbahn, Spur 0, Liste gegen Freiumschlag. G. Kostroun, Dresdner Str. 13, O-8142 Radeberg.

Verk. „me" '59-'89, „me"-Kal. '80-'89, div. EB-Lit. (Liste anford.), 200 EB-Briefmark., N: Tfz, Wag., Gleismat., Gebäude, Zubehör, evtl. Tausch, geg. H0-Fahrz. Bernd Gottlöber, Schönaer Str. 19, O-8046 Dresden.

Biete Eisenbahnliteratur. Liste gegen frank. Freiumschlag. **Suche** „Straßenbahnarchiv" 7 sowie Dias (DR, PKP, SŽD, CFR, BDŽ, MAV, Werksloks). Horst Lauerwald, Am Rossmannsbach 8, O-5500 Nordhausen.



LOKSTATION SCHMIDT

Modelleisenbahnen

Rösrather Straße 47 · Postfach 960144 · 5000 Köln 91

Aus unserer Schatztruhe:

ARNOLD-N 2283 DR BR 95	DM 163.50	RIVAROSSI-H0 1349 BR 01	DM 149.00
ARNOLD-N 2290 DR BR 93	DM 139.00	RIVAROSSI-H0 1345 BR 39	DM 149.00
ARNOLD-N 2049 POST-KÖF	DM 69.00	RIVAROSSI-H0 1346 BR 39	
FLEISCHMANN-N 7030 DB BR 91	DM 104.00	mit Witteblechen	DM 149.00
FLEISCHMANN-N 7093 DR BR 94	DM 140.90	RIVAROSSI-H0 1353 BR 96	DM 290.00
TRIX-N 12000 DR BR 41	DM 199.00	MÄRKLIN 2L = H0 8366 BR 152	DM 190.00
TRIX-N 12044 BAY. D II	DM 159.50	TRIX 2L = H0 22408 BAY. DX III	DM 199.00
ROCO-N 23245 DB BR 150	DM 89.00	TRIX 2L = H0 22409 BR 38.4	DM 199.00
ARNOLD-N 6381 DREHSCHEIBE	DM 195.00	TRIX 2L = H0 22427 BR 54	DM 199.00
ARNOLD-N 6386 GLEISKUPPLUNG		TRIX 2L = H0 22436 BR 73	DM 199.00
für Fremdgleis	DM 6.90	TRIX 2L = H0 22439 BR E 05	DM 199.00
ARNOLD-N 6382 STEUERSCHALTUNG	DM 36.90	TRIX 2L = H0 22456 BR 221	DM 149.00
TRIX-N-SUPER-SET 11050 BR 17	DM 399.00	FLEISCHMANN-H0 4160 BR 38	DM 209.50

Überraschungs-PAKET. Von uns zusammengestellt, nur Markenware 1. Qualität

Paket 1: 5 Güterwagen N	DM 50.00	Paket 2: 5 Personenwagen N	DM 75.00
Paket 3: 5 Güterwagen H0	DM 50.00	Paket 4: 5 Personenwagen H0	DM 75.00

Versand gegen schriftliche Bestellung nur gegen Vorauskasse (Scheck). Versandkosten DM 7.50. Bei Nachnahme zusätzlich DM 3,-. Betrifft Anzeige ME 10/90. Die Kataloge sind ausverkauft. Nachnahmesendungen können nur begrenzt ausgeliefert werden. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Biete aus Sammlung Loks, Wagen, Zubehör, v. Zeuke-TT u. BTTB sowie Gebäude, Straßenfahrz. u. „me" Jahrg. '73-'90. **Suche** in N: Windbergw. u. Rahmen u. Gehäuse f. BR65-PIKO. Heiko Jackisch, Damaschkestr. 170, O-7026 Leipzig.

Zum Aufbau einer größeren Modellbahnanlage kompl. TT-Material, wie z. B. 45 Loks, 200 Wagen, Gleise, Weichen, Häuser, Signale, Lampen u. weiteres Zubehör für zus. nur DM 5000,-. Uwe Kotteck, Hedwigstr. 4, O-7050 Leipzig.

Modelleisenbahnanlage H0, 2,50×1,15 m, 24 Weichen, 2 Etagen, Landschaft, Liebhaberstück, ohne rollendes Material, preisgünstig. Albrecht Schwulst, Wörlitzer Str. 6, O-7021 Leipzig, Tel. 582826.

Reisen m. d. Dampfbahn, Strb.b. ARCIV 1+4, MS Spree MPS Schmalsp. b. Spree, Neiße, Harzqu. u. Br.bahn BR01. **Suche** Feuer, Wasser, Kohle u. EB, Archive, auch Verkauf. Rüdiger Damm, Flemmingstr. 16, O-1170 Berlin.

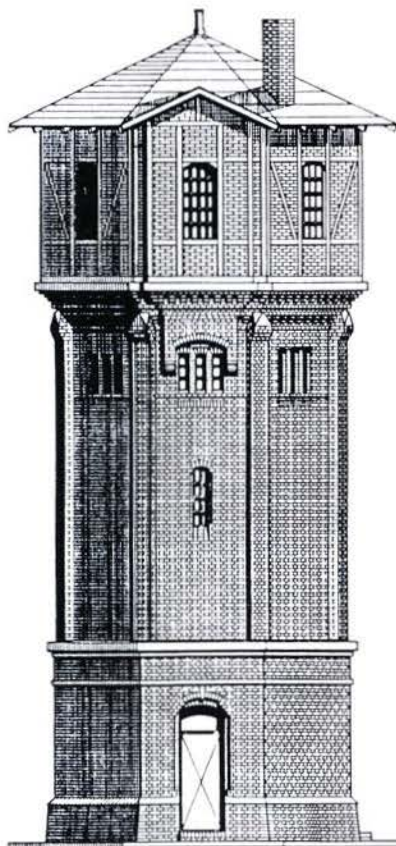
Verkaufe kompl. TT-Anlage (2,60×1,05 m), mit 16 Tfz u. kompl. Wagenpark, Preis nach Vereinbarung. Jens-Peter Kruppa, Zionskirchstr. 3, O-1054 Berlin.

Hobbyauflösung: Biete in H0 sehr billig fast alle gängigen Piko-Erzeugnisse, aber auch von Roco u. Fleischmann. Vieles neuwertig! Bitte Liste anfordern! Frank Triemer, Stoeckelstr. 38A, O-7024 Leipzig.

An alle TT-Modelleisenbahner! Verkaufe TT-Kleinserien-Katalog, Versand nur geg. ausreichend frank. Rückumschlag (Mindestgr. A5) u. 1,- im Umschlag. Wolfgang Stellmacher, Berliner Str. 46, O-7533 Welzow.

Suche

Suche Rokal BR03 u. E04, E18, Herr E70 grün, BW zur Dampflokzeit, „Dampflokarchiv" 3 „Das Signal", alle Hefte vor 6/64. Suche Kontakt zu TT-Freunden aus dem In- u. Ausland. **Verk.** Eisenb.-Literatur. Roland Pfeifer, Wüstungssteiner Straße 6, O-7232 Bad Lausick.



Länderbahn-Wasserturm (33.016)

Exclusive Bausätze für Ihr Modell-

BAHNBETRIEBSWERK

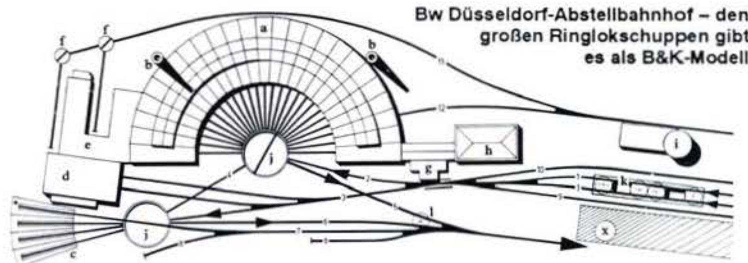
Spitzenmodelle für anspruchsvolle Modelleisenbahner



Eine Groß-Bekohlungsanlage nach DR-Vorbild (Hochbunker), verschiedene Entschlackungsanlagen und Bansen, ein Gelenk-Wasserkran NW 300, ein Länderbahn-Wasserturm, ein großer Reichsbahn-Ringlokschuppen (7,5°-Teilung) u.a.m. - Filigrane **H0**-Bausätze, die **B&K-MODELLBAHNBAU** seit Jahren unter dem Motto "Kleinserienqualität in Großserientechnologie zu erschwinglichen Preisen" für die vorbildgerechte Ausgestaltung von Modell-Bahnbetriebswerken für anspruchsvolle Modelleisenbahner fertigt. Einige Bw-Bausätze sind übrigens auch in **N** erhältlich.

Unsere **H0-OOt/KKt-Güterwagen-Bausätze** sind derzeit vergriffen. Bei ausreichender Nachfrage erfolgt eine Neuauflage.

B&K-MODELLBAHNBAU
Bochmann & Kochendörfer GmbH
Postfach 100 147
W-7170 Schwäbisch Hall



Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof – den großen Ringlokschuppen gibt es als B&K-Modell

Ausführliches Info-Material erhalten Sie gegen 1,80 DM in Briefmarken direkt von uns.

Suche

Poster von der 01, 02, 03 u. 04. Ronny Gerth, Dr.-Robert-Koch-Str. 5b, O-7401 Plottendorf.

Suche TT für meine Sammlung. Loks: BR23, 92, 55, 106, 64, 294, 80, T334 u. ältere Loks u. Wagen, Schwellenband u. Gleise. Karsten Wandelt, Luhminer Str. 10, O-1144 Berlin.

Zu kaufen gesucht: Liliput 05001 ohne Stromlinienverkleidung; 05002 mit Stromlinienverkleidung; Liliput 45001, „me"-Jhr. '52–'58. Torsten Ehrhardt, Reinhold-Huhn-Straße 42, O-3035 Magdeburg.

Oberleitungsmaterial für TT, Weichenantriebe, Lichtsignale 3farbig, O.Ra 12, Pkw, Katalog TT. Angebote an: Jörg Seyffarth, Gartenstr. 13, O-4701 Tilleda.

Suche Piko-N, Lokomotiven, Güter- u. Personenwagen, Kataloge u. Literatur über Piko-N. J. Reitz, Auerbachweg 10, W-6490 Schlüchtern, Tel. 06661/5519.

Suche dringend von PIKO Spur N T 34, ČSD, bitte nur Bestzustand bzw. neuwertig. Gerd Schönrock, Käthe-Kollwitz-Str. 13, O-1580 Potsdam.

Suche „Bahn u. Modell" 12/89 u. 0/87, weiterhin „Eisenbahn-Magazin"-Hefte von 1979 u. früher sowie Lokomotiv-Archiv Mecklenburg/Oldenburg. Manfred Lemuth, Neumarktstr. 06, O-6101 Metzels.

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von Lineol u. Elastolin (Hausser). Biete: Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. od. Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91.

TT-Sammlung zu kaufen ges. Ang. mit Preis u. Materialliste. Pilz, Nr. 37, O-5301 Kleinobringen.

Suche „Modelleisenbahner" 9/89. Christoph Jenatschke, Zwickauer Str. 77, O-9150 Stolberg.

TT-Fahrzeuge von Rokal u. Zenke sucht: A. Stärk, Bondenwald 26, 2000 Hamburg 61.

Dias von Osloer Straßenbahnwagen Nr. 140 in Probebetrieb in Chemnitz gesucht. Auch gute Duplikate u. Fotos. Tausch gegen Dias von Skandinavischen Bahnen. Jan I. Thoresen, St. Jörgensvei 6, N-0662 Oslo 6.

Edmondsonsche Eisenbahnfahrkarten („die Kleinen aus Pappe"), besonders von der Deutschen Reichsbahn (alte u. neuere) von Sammler gesucht. Auch Tausch. Norbert Wünsch, Gellertstr. 7, W-4100 Duisburg 1.

Suche Fahrplanblätter „Ihre Reiseinformation" der DR vor 1975 sowie Kursbücher „Internationale Fernverbindungen" der DR vor 1969. Tausche auch gegen Fahrplanblätter der DB. Wolfgang Stock, Fleherstr. 61, W-4000 Düsseldorf, Tel. 0211/393821.

Suche: Zeunert's „Schmalspurbahnen" Band 1, 1. Ausgabe „S' Meißner Bimmelbahnel", 1. Ausgabe „Mülsengrundbahn" (Mappe/Hefter), „Stählerne Straßen", EK 3/86, EJ 9–11/87, Modell-Rollwagen Rf4 in H0e, HERR-Rollwagen schwarz. W. Münnich, W.-Pieck-Str. 51, O-1200 Frankfurt/Oder.

Suche: guterhaltene Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere, Bauernhof, Burg, Pferdegespanne, Autos usw., von LINEOL u. ELASTOLIN (HAUSSER). **Biete:** Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Literatur oder Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91.

Alte Eisenbahnen der Spuren 00/0/I (Märklin, Bing usw.), in gutem Zustand, kauft zum Höchstpreis (kein Händler). R. Esslinger, Römerstr. 6, W-7101 Flein, Tel. 07131/570857.

Märklin Spur 0, ob defekt, verrostet, bespielt od. ladenneu, vom Einzelstück bzw. kompl. Anlage, kaufe alles, jede finanzielle Größe! Seriöse u. diskrete Abwicklung. Zahle bar, erbitte Angebote. Friedrich Göllner, Bahnhofstr. 3, W-3070 Nienburg/Weser, 05021/2358.

Suche Kontakt zu IIe-Gartenbahnfreunden sowie Material über die Olbernhauer Mühlenb. (auch leihw.). **Verk.** umfangr. H0-Material (Piko, Dietzel u. a.). Holfried Speer, Gerichtsstraße 12, O-8010 Dresden.

Suche Loknummern, -gattungs, Fabrik- u. Bw-Schilder, besonders Bw Buchholz, Lengefeld, Hilbersdorf, Rochlitz, Gera, Buckau, Rothensee, Lichtenberg u. Ketzin. Angebote nur mit Preisvorstellung! Thomas Tschirner, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1.

Partner mit technischen Voraussetzungen für Messingätz- und Messinggußverfahren auf dem Spur-N-Sektor gesucht. Zuschriften unter Chiffre ME 431.291.

Biete H0: E46, MY1122, BR01, 03, 38, 41, 55, 66, 75, 86, div. Wagen. Suche H0: BR91, 93, 185/195, VT135/VB140, ETA, Bi24, Bi33, C4üPr13, ME52-64, 10/68, 5, 7, 10–12/69, 1/71.

Biete „Historische Bahnhofsbauten" I, II, III. Suche „Dampflokarchiv" 3 u. 4 (neue Ausgabe), „Lokarchiv" Sachsen od. Bayern od. "Schmalspurbahnarchiv". Dirk Schneider, Bl. 582/8, O-4090 Halle.

Tausche

Biete: TT BR221, Geh. E94, V200 CCCP, 50 Stck. Pilz-Schw.band N, Mo.-Pr. 1–4, 7–9, 11, 12; „me" 11/63, 1/66, 8/70, 1, 2, 4/72, transpr.-Lit. **Suche:** „me" '64, '65, '67, 2, 9/70, 11/72, Bauplan pr. T3, BR64, BR91 TT. Ronald Breitenstein, Franz-Jacob-Str. 12/1303, O-1156 Berlin.

Verschiedenes

Der „TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreis-TT-Modellbahn e. V. Info über Mitgliedschaft oder Abonnement bei: AKTT R. Fisahn, Wallburgstr. 4, W-5630 Remscheid.

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

Ab **sofort** können Sie **Ihre private Kleinanzeige** im **MODELL-EISENBAHNER** aufgeben. Angeboten, gesucht oder getauscht werden können **z. B. Literatur, Modellbahnartikel und historisches Eisenbahnmaterial.** Ihre Anzeige wird von **über 300.000 Interessenten** gelesen. Füllen Sie einfach den Bestellschein mit Ihrem **Angebot/Wunsch** aus. Senden Sie den Bestellschein dann an die T & M Verlagsgesellschaft. Ihre private Kleinanzeige erscheint in der nächstmöglichen Ausgabe. Sie erhalten von uns eine **Rechnung.**

Veröffentlichen Sie folgende Kleinanzeige im MODELL-EISENBAHNER:

Bitte ankreuzen: ☐ **BIETE** ☐ **SUCHE** ☐ **TAUSCHE**

ANZEIGENPREIS: Bis zu 5 Zeilen kosten DM 30,–, jede weitere Zeile DM 6,– inkl. MwSt. Ihre Anschrift – evtl. mit Telefon – setzen wir ein. Sollte Ihr Anzeigentext länger als 6 Zeilen sein, so senden Sie uns diesen bitte formlos zu.

NAME/VORNAME

TEL.

STRASSE, NR.

ORT/PLZ

DATUM/UNTERSCHRIFT

Bestellschein ausfüllen:
pro Zeile maximal 36 Zeichen (inkl. Satzzeichen und Leerzeichen)

Gewerbliche (!) Anzeigen auf Anfrage beim Verlag

Bestellschein ausschneiden und einsenden an:

T & M
Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Str. 19 D
O-1086 Berlin

(Bitte kein Geld schicken!)

Sachsenstolz aus Sachsen?

Die »Sachsenstolz« war eine berühmte Schnellzuglokomotive der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen. Eine Modelleisenbahn-Firma, die sich besonders der Nachbildung regelspuriger sächsischer Lokomotiven angenommen hat, befindet sich ebenfalls in Sachsen: Die Johannes-GÜTZOLD-KG in Zwickau. Georg Kerber reiste ins Sächsische und hatte mit dem Geschäftsführer, Herrn Bernd Gützold, das folgende Gespräch.



Bernd Gützold (48), Sohn des Firmengründers, Geschäftsführer der GÜTZOLD-KG Zwickau

Herr Gützold, in unserem Firmenporträt der Berliner ZEUKE GmbH im Heft 10/90 stellte Herr Zeuke fest, daß er bei der Reprivatisierung seines Betriebes keinen Scherbenhaufen übernommen habe. In welchem Zustand befand sich Ihr Betrieb, als Sie wieder die Geschäftsführung übernahmen?

Der Einschätzung, die Herr Zeuke für den Zustand bei Übernahme seines Betriebes getroffen hat, kann ich mich vollinhaltlich anschließen. Auch ich habe keinen Scherbenhaufen übernommen. Dabei war diese positive Entwicklung nach der Enteignung und der Überführung unseres Betriebes in den VEB Kombinat Spielwaren, VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Betriebsteil Zwickau (eine furchtbare Firmenbezeichnung!) überhaupt nicht abzusehen. Der seinerzeit eingesetzte Betriebsleiter ließ in seiner Führungstätigkeit das Schlimmste für den Betrieb befürchten. Erst der nachfolgende Leiterwechsel und die Übernahme der Betriebsleitung durch Herrn Uli Modes brachte die festgestellte positive Entwicklung von GÜTZOLD-Modelleisenbahnen. So wurden die vier räumlich voneinander getrennten Betriebsteile in Zwickau zusammengeführt und ein eigener Werkzeugbau entwickelt. Dank der klugen Investitionspolitik des damaligen Betriebsleiters, der heute als leitender Mitarbeiter in unserer Kommanditgesellschaft tätig ist, ist der Betrieb in den Jahren der Planwirtschaft nicht heruntergewirtschaftet worden.

Für mich war die Wiederübernahme des Betriebes in zweierlei Hinsicht angenehm: Zum einen konnte ich mich auf eine relative Stabilität in der Produktion stützen, zum anderen hatte ich bereits 1968 die Betriebsführung übernommen, bevor 1972 verstaatlicht wurde. Mein Vater, Johannes Gützold, begann 1946 mit der Produktion von Spielzeugeisenbahnen. Die erste mit Wechselstrom betriebene Lok, die noch kein konkretes Vorbild hatte, war eine B-gekuppelte Tenderlokomotive in der Nenngröße H0 mit einem Aluminiumgehäuse und einem Rahmen aus Zinkspritzguß. Bereits die folgenden Modelle der Baureihen 64, 24 und 42 wiesen Duroplastgehäuse und Stahlrahmen auf – eine Pionierleistung vor dem Zeitalter der Thermoplaste. Die Jahresproduktion von 10.000 Lokmodellen im Jahre 1958 dokumentiert den Erfolg des Unternehmens. Durch die Verfeinerung der Gehäusedetails und die Einführung neuer Technologien konnten wir stets den Wünschen unserer Kunden gerecht werden.



High-light 1990: Die 71er als IV T der Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen



Die Baureihe 56 in H0, hier mit einer »Old-timer-Leine« von SACHSENMODELLE

Die positive Entwicklung der Eisenbahnmodelle aus Ihrem Betrieb in den zurückliegenden Jahren hat die Richtigkeit dieser Firmenphilosophie bestätigt. Welchen Stand hat Ihr Betrieb zum gegenwärtigen Zeitpunkt erreicht, und welche Konsequenzen ziehen Sie aus den marktwirtschaftlichen Erfordernissen?

Positiv war auf jeden Fall zu werten, daß ich mit der Übernahme des Betriebes am 1. Juni dieses Jahres auch einen Berg an ungedecktem Bedarf übernommen habe. Für einen Unternehmer immer ein angenehmer Start, denn unerfüllte Kundenwünsche lassen Prosperität erwarten. Inzwischen ist die Euphorie des Neubeginns jedoch einer tiefen Nachdenklichkeit gewichen; soziale Unsicherheiten und drohende Arbeitslosigkeit machen auch um unseren Betrieb keinen Bogen. Der Großhandel hat sich aufgelöst, die HO- und Konsum-Warenhäuser gibt es nicht mehr, und überhaupt ist das Interesse an der Modelleisenbahn in den neuen Bundesländern stark zurückgegangen, eine Folge der gegenwärtigen wirtschaftlichen Instabilität.

Hinzu kommt der Zusammenbruch des bisherigen Vertriebssystems. Mit unseren langjährigen Handelspartnern in Osteuropa haben erste Verhandlungen stattgefunden, und wir hoffen auf gute und langfristige Handelsabkommen. Die Saison, das Weihnachtsgeschäft, beginnt, und wir haben unser gesamtes Sortiment im Angebot, einschließlich der jüngsten Neuheit, der Baureihe 71. Damit hoffen wir, dem Bedarf gerecht werden zu können.

GÜTZOLD-Modelleisenbahnen stehen auch speziell für Modellnachbildungen nach sächsischen Vorbildern. Gibt es in dieser Richtung konkrete Absichten und Neuentwicklungen?

Sie werden sicher verstehen, daß ich mich zu Projekten und Vorhaben aus Konkurrenzgründen nicht äußern möchte. Ich kann Ihnen jedoch versichern, daß die Reißbretter in unserem Konstruktionsbüro nicht leer sind. Sie haben recht mit Ihrem Hinweis auf typische Modellentwicklungen nach Vorbildern der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen, die von unserem Hause ausgegangen sind. Letztes Beispiel dafür ist die Neuentwicklung der Baureihe 71^3 als sächsischer IV T. Wir fühlen uns auch in Zukunft der Modellnachbildung sächsischer Vorbilder besonders verpflichtet und möchten vorwiegend den Interessen der Modelleisenbahner in den neuen Bundesländern gerecht werden. Schließlich gibt es enge Kooperationsbeziehungen zu der Firma SACHSENMODELLE GmbH, deren Wagenmodelle mit Lokomotiven aus unserer Produktion zu vorbildgerechten Zügen zusammengestellt werden und als Sets bereits im Handel sind. Sicher ist eine weitere Zusammenarbeit speziell mit Modellen nach sächsischen Vorbildern möglich. Ob dazu auch einmal eine »Sachsenstolz« zählen wird, kann ich heute noch nicht versprechen.

Herr Gützold, wir bedanken uns für das Gespräch und wünschen Ihnen stets eine sichere Hand »am Regler« Ihres Unternehmens zum Wohle der Modelleisenbahner.

AUS DEM PRODUKTIONS-PROGRAMM

Dampflokomotiven

BR 56 (1D) mit Kohletender, DR, DB und im grauen Fotoanstrich, mit Kohlenstaubtender AEG, DR; BR 52 (1E) mit Kondenstender, DR, SNCF; BR 64 (1'C 1') DRG, DR; BR 71 (1'B1') der K. Sächs. Sts. E. B; 75 (1'C1'), DR, SNCF und K.Sächs. Sts. E. B; BR 86 (1'D1'), DR, ÖBB und CSD.

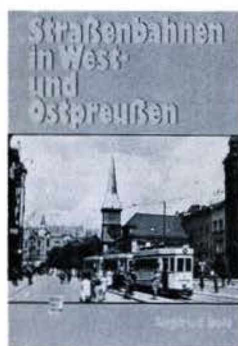
Diesellokomotiven

V100-003 (B'B'); BR 106 (D), DR (schwarzes und graues Fahrgestell), GSD (rot), ÖBB und Werklok (silbergrau); BR 118.0 (B'B') DR (rot und blau); BR 118.1 (B'B') DR.

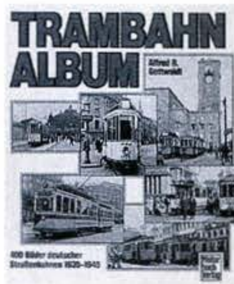
Elektrolokomotiven

BR 244 (Bo' Bo'),DR, DB und DRG.

IHR HOBBY – UNSER NEUES ANGEBOT



Bufe
Straßenbahnen in West- und Ostpreußen
Foto, Streckenpläne und Dokumente beschreiben Geschichte und Bedeutung, Organisation sowie Fahrzeuge.
160 S., 256 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01082, 38,–**



Gottwald
Trambahn-Album
Die rund 400 historischen Trambahn-Fotos erinnern an die große Zeit der Straßenbahn zwischen 1930 und 1940.
272 S., 382 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01296, 58,–**



Mehltreter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
Ein Bildband für junge und alte Eisenbahn-Freunde.
178 S., 152 Abb., 10 Vierfarbtafeln, geb.,
Best.-Nr. **10268, 49,–**



Messerschmidt
Die Schnellsten der Schiene
Die internationalen Rekordlokomotiven von gestern und heute in einer prächtigen Bild-Text-Übersicht.
216 S., 182 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01340, 48,–**



Messerschmitd
Vom Fuhrwerk zum Intercity
Waggonbau im Wandel der Zeit:
illustrierte Entwicklung der letzten 120 Jahre.
176 S., 178 Abb., geb.,
Best.-Nr. **01241, 48,–**



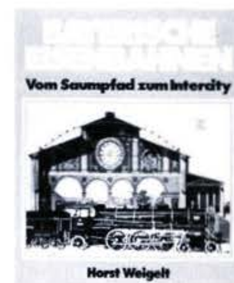
Nicolas
Unter Dampf: Lokomotiven aus aller Welt
Der Autor hat die letzten Dampfrösser aufgespürt und in faszinierenden Fotos eingefangen.
64 S., 60 Fotos, geb.,
Best.-Nr. **01059, 19,80**



Reuter
Rekord-Lokomotiven
Die 26 gezeigten Lokomotiven aus der Zeit zwischen 1848 und 1950 begeistern jeden Eisenbahnfan.
336 S., 119 Abb., geb.,
Best.-Nr. **10582, 29,–**



Studer
Schweizer Bahnen, Schweizer Landschaften
Begeisternde Aufnahmen vermitteln einen Eindruck von der reizvollen Schweizer Bergwelt.
122 S., 169 Abb., davon 16 farbig, geb.,
Best.-Nr. **10827, 36,–**



Weigelt
Bayerische Eisenbahn
Der Autor gibt einen bemerkenswerten Überblick über die Geschichte der bayerischen Eisenbahnen.
260 S., 212 Abb., davon 22 farbig, geb.,
Best.-Nr. **10899, 45,–**

BESTELL–COUPON



Senden Sie Ihre Bestellung an
tp medienservice
Postfach
O-1086 Berlin
Bitte liefern Sie mir zum DM-Preis (zzgl. Versandkosten)

Bufe
Straßenbahnen in West- und Ostpreußen 38,–

Gottwaldt
Trambahn-Album 58,–

Mehltreter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn 49,–

Messerschmidt
Die Schnellsten der Schiene 48,–

Messerschmidt
Vom Fuhrwerk zum Intercity 48,–

Nicolas
Unter Dampf: Lokomotiven aus aller Welt 19,80

Reuter
Rekord-Lokomotiven 29,–

Stader
Schweizer Bahnen, Schweizer Landschaften 36,–

Weigelt
Bayerische Eisenbahnen 45,–

Anita Kreß-Zorn
Kanada-Expreß 49,–

Anita Kreß-Zorn
Maharadscha-Expreß 49,–

Keiner/Riedmann
Lexikon für den Plastikmodellbau 39,–

Interessengebiete (bitte ankreuzen/eintragen)

- ☐ Schiffahrt
- ☐ Luftfahrt
- ☐ Auto/Motorrad
- ☐ Waffen
- ☐ Abenteuer
- ■

Name ____________ Straße/Nr. ____________

PLZ/Ort ____________ Unterschrift/Datum ____________

H.M. Koener

ELNA-Dampflokomotiven - Das Einheitsprogramm für die deutschen Kleinbahnen

ELNA - der Engere Lokomotiv-Normen-Ausschuß - bemühte sich bekanntlich in den 20er Jahren, vereinheitlichte Dampflokomotiven für Kleinbahnen zu entwickeln, deren Unterhaltung im Hinblick auf universell einsetzbare Tauschteile wirtschaftlicher werden sollte.

Unter Federführung von Max Semke, einem Direktor der Eisenbahnbaufirma Lenz & Co., entstanden mehrere Entwürfe. Von 1922 bis 1946 wurden dann 213 ELNA-Lokomotiven der Typen 2, 3 und 5 an deutsche Privat- und Kleinbahnen ausgeliefert.

Das Buch bietet eine Synthese zwischen Technik- und ELNA-Geschichte, exakt recherchiert. Für den Historiker wichtig sind vor allem die Bahnen, auf denen ELNA-Lokomotiven im Einsatz waren. Über deren Verbleib wird ebenso berichtet wie über die Erfahrungen im Betriebseinsatz. Natürlich gibt es auch weiße Flecken in der ELNA-Geschichte. Sie zu tilgen dürfte schwierig sein, zumal sich Experten über einige Aussagen nicht einig sind. So wird angezweifelt, daß die Betriebsnummern 9 und 10 der Wittenberge–Perleberger Eisenbahn (später Prignitzer Eisenbahn) überhaupt ELNA-Lokomotiven waren. Dennoch: Das Buch sollte jeder Kleinbahnfreund als ein wichtiges Kompendium zur Geschichte der deutschen Privat- und Kleinbahnen in seinem Bücherregal aufstellen. Wilfried Mengel

Lok-Report Münster 1985. 160 Seiten, 120 Fotos, 50 Tabellen. Zeichnungen. DM 48,-

Dieter Beck

Vom Moggerla zur Rangaubahn

Unter »Moggerla« versteht man im Nürnberg-Fürther Raum einen mit drei bis fünf Wagen dahinbummelnden Dampfzug. Solche Bahn von Fürth über Zirndorf nach Cadolzburg, seit 1987 von der DB im Halbstundentakt betrieben und seither »Rangaubahn« benannt, ist 100 Jahre alt geworden. Dieter Beck, geborener Zirndorfer, belegt die Geschichte des Moggerla fast ausschließlich an Hand von Dokumenten, unseres Erachtens die sinnvollste Art, Geschichte darzustellen, um sie aus ihrer Zeit heraus verstehen zu können. Leider erfährt der Leser nie, wie lang denn die Strecke war. Der erste Teilabschnitt Fürth – Zirndorf hat – einem Jahresbericht auf Seite 25 zufolge – 5 Kilometer Länge. Dann verließ den Chronisten die Statistikerpflicht. Zu beziehen ist das Buch nur durch den Verlag gegen 6,00 DM Versandkosten.

Verlag Bollmann, Rudolf-Diesel-Straße 3, W-8502 Zirndorf. 234 Seiten, 300 Abbildungen, Tabellen, Dokumente; 19,80 DM

Fotomotiv Bahn - Die schönsten Eisenbahnfotos in Farbe

Wie vielfältig die Welt der Eisenbahn sein kann, zeigt die bei dem GeraMond-Verlag erschienene Sonderausgabe »Fotomotiv Bahn - Die schönsten Eisenbahnfotos in Farbe«. Dieses dritte Heft der neuen Reihe »Bahn-Extra« zeigt Bahnfotos pur: Eisenbahn und Landschaft, Stimmungsaufnahmen oder Fotos von Mensch und Technik ebenso wie von Details am Rande des Bahndammes. Auch lesenswerte Texte sind enthalten: über die Entwicklung der Eisenbahnfotografie oder über die Erlebnisse von Eisenbahnfreunden; man lernt auch bekannte Eisenbahnfotografen näher kennen oder kann sich über Tips und Kniffe rund um Vorbild- und Modellfotografie informieren. Fotomotiv Bahn ist in Bahnhofsbuchhandlungen, im Modellbahnhandel oder direkt beim Verlag in 8000 München 5, Postfach, erhältlich.

GeraMond Verlag GmbH München, Bahn-Extra 3/90. 130 Seiten, 200 farbige Aufnahmen, 19,80 DM.

Bohumil Skàla

Pod znackou CKD

90 Jahre nachdem die erste Lokomotive das heutige CKD-Werk Sokolovo verließ, gab der Prager Verlag NADAS im Juni 1990 ein Buch anläßlich dieses Jubiläums heraus, in dem mit zahlreichem Fotos und kurzem, prägnanten Text die Entwicklung des Lokomotivbaus bei CKD nachvollzogen wird.

Auch dem der tschechischen Sprache Unkundigen erschließt sich das Buch leicht. Bilder benötigen keinen Dolmetscher: Im Bildverzeichnis werden Loknummer, Aufnahmedatum und -ort, sowie Bildautor genannt. Der Text ist übersichtlich gegliedert, und wenn man z.B. durch die Baureihenbezeichnung eine möglicherweise interessante Textstelle identifiziert hat, hilft ein einfaches Wörterbuch schon sehr weit. Im ersten Teil wird die Entwicklung des Lokomotivbaus mit Werkfotos und kurzen Beschreibungen dokumentiert. Der zweite und umfangreichste Teil zeigt Fotos aus dem Betriebseinsatz bei CSD, Industrie- und Werkbahnen sowie im Ausland. Der dritte Teil enthält eine knappe tabellarische Übersicht mit dem Stand 31. Dezember 1989 über Typen, Baujahre und Stückzahlen. Leider fehlt ein nach Fabriknummern aufgeschlüsseltes Auslieferungsverzeichnis.

Ferner sind die von anderen CKD-Betrieben gebauten Straßenbahnen und Feldbahnlokomotiven, die auch in die DDR geliefert wurden, nicht berücksichtigt. Die Druckqualität der beim Verlag NADAS herausgegebenen Bücher hat sich seit dem vergangenen Jahr zum Guten entwickelt. Die Farbbilder haben die bei einem Repräsentationsband erwartete Qualität, die Schwarzweißfotos sind jedoch teilweise flau. Holger Neumann

Verlag NADAS Prag, 1990. In tschechischer Sprache. 301 Seiten, 320 Abbildungen, z.T. farbig, 9 Tabellen. 97 Kronen.

Hansjörg Küster

Kleine Geschichten für Eisenbahnfreunde

Kleine Geschichten sind eine Serie in der Engelhorn Bücherei für Naturfreunde, Gartenfreunde, Hundefreunde usw. usf. Und eben auch für Eisenbahnfreunde. Hansjörg Küster hat Äußerungen bedeutender Persönlichkeiten zur Eisenbahn gesammelt. Beginnend mit Goethe, der zu Eckermann sagt, daß ihm um das Einswerden Deutschlands nicht bange sei, denn »unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun«. Ferner kommen in dem Büchlein Hermann Fürst von Pückler-Muskau, Karl-Ernst Maedel, Peter Rosegger, Theodor Fontane, Max Eyth, Thomas Mann, Jules Verne, Norbert Blüm, Heinrich Heine, Erich Kästner und noch weitere 18 Autoren zu Wort. Eine höchst vergnügliche Lektüre für jene, deren Eisenbahnliteraturbedürfnis mit technischen Daten nicht zu befriedigen ist.

Engelhorn Verlag Stuttgart, 1990, 144 Seiten, 60 s/w-Abbildungen.

Bernd Stein

Modellbahnzüge elektronisch steuern

Was wünscht sich der Modelleisenbahner, wenn er beim Aufbau seiner Anlage an der elektronischen Steuerung seiner Modelle angelangt ist? Ein sicher arbeitendes, auf elektronischen Bausteinen basierendes Gleisbildstellwerk, das mit handelsüblichen Modellbahnversionen kompatibel ist. Es soll preiswert sein und trotz aller Automatik kreative Betätigungsmöglichkeiten zulassen. Das sind hohe Ansprüche, denen der Autor mit der Beschreibung der HEKI-electronic-Modellbahnsteuerung nahe kommt. Von der Einführung in die Grundlagen der Modellbahnsteuerung bis zu Tips und Hinweisen für die Anwenderpraxis spannt sich der Bogen. Kurzweilig und doch nie belehrend. Die Gliederung dieser 80-Seiten Broschüre ist schlüssig, informativ und in hohem Maße anschaulich. Das ist nicht zuletzt ein Verdienst der guten Drucktechnik durch den HEKI-Verlag, der auch über die Herstellung elektronischer Gleisbausteine hinweg als profilierter Zubehörhersteller bekannt ist. Georg Kerber

HEKI-Verlag, Rastatt-Wintersdorf, 1990. 80 Seiten mit zahlreichen Fotos, Schaltungen und Zeichnungen, 19,80 DM

Bohumil Skàla

Pod znackou CKD

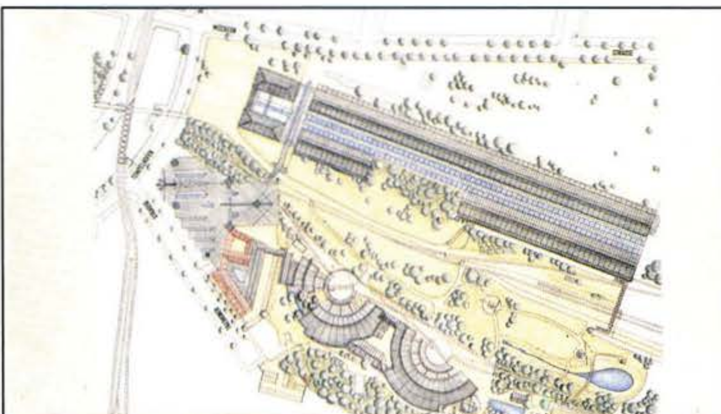
90 Jahre nachdem die erste Lokomotive das heutige CKD-Werk Sokolovo verließ, gab der Prager Verlag NADAS im Juni 1990 ein Buch anläßlich dieses Jubiläums heraus, in dem mit zahlreichem Fotos und kurzem, prägnantem Text die Entwicklung des Lokomotivbaus bei CKD nachvollzogen wird.

Auch dem der tschechischen Sprache Unkundigen erschließt sich das Buch leicht. Bilder benötigen keinen Dolmetscher: Im Bildverzeichnis werden Loknummer, Aufnahmedatum und -ort,
Postkarten, von denen acht Motive auch im Kalender enthalten sind. Die Thematik: siehe oben.

MEB

Lokomotiven und Maschinen zum Anfassen

Es ist einfach zu finden für Berlin-Besucher: mit zwei U-Bahnlinien bis Möckernbrücke oder mit zwei S-Bahnlinien bis Anhalter Bahnhof. Es ist täglich - außer montags – geöffnet, auch am 2. Weihnachtsfeier- und am Neujahrstag. Es bietet Technikgeschichte im Sinne der Darstellung von Produktionstechniken: Handwerk, Industrie, Verkehrswesen, Nachrichtentechnik. Und es zeigt viel Lokalkolorit, denn es ist bestrebt, die Technik tunlichst an Beispielen aus dem berlinischen, dem brandenburgischen, dem preußischen Raum darzustellen.


Planungszustand: Oben der Güterschuppen mit davorgesetztem Empfangsgebäude als künftiges Hauptteil des Museums. Der Endausbau soll um die Jahrhundertwende erreicht werden.

Solches Bestreben hat in zweierlei Hinsicht Tradition. Zum einen war Berlin die Wiege vieler technischer Pionierleistungen, seien es der Wasserwegebau, die Elektrotechnik, der Lokomotivbau, die Luftfahrt, um nur einige Beispiele aus dem Verkehrsbereich zu nennen. Zum anderen werden in Berlin seit dem 16. Jahrhundert systematisch technische Sach- zeugen bewahrt. Nicht zufällig gab es also hier eine Häufung entsprechender Sammlungen: Reichspostmuseum, Museum für Meereskunde, Deutsche Luftfahrtsammlung, Verkehrs- und Baumuseum. Der Krieg zerstörte und zerstreute diese Einrichtungen fast ausnahmslos. Mit der Eisenbahngeschichte Vertraute wissen um das triste Dasein des ehemaligen Verkehrs- und Baumuseums in den Resten des Hamburger Bahnhofs in Westberlin, von der Rbd Berlin in der Nachkriegszeit notdürftig betreut und gegen Diebstahl bewacht, der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Im Frühjahr 1961 fand sich ein Förderverein zusammen; Bürger sowie Vertreter verkehrlicher und technischer Einrichtungen bildeten die »Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmu-

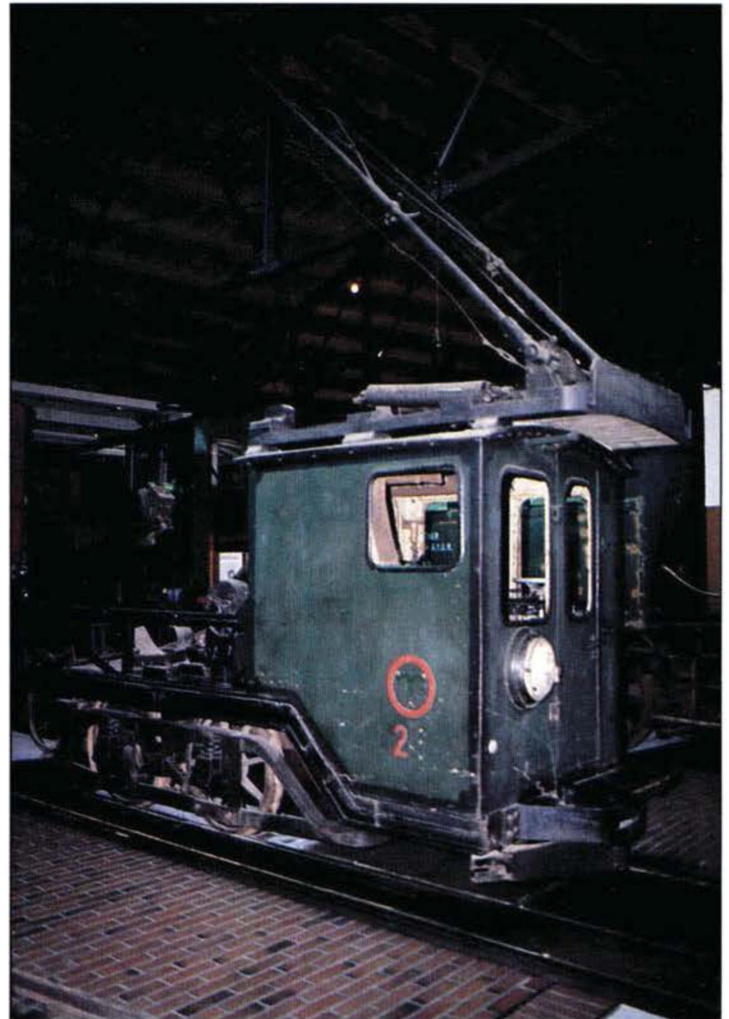
Schiffseisenbahn: Eine 28-kW-Treidellokomotive (550 V Gleichspannung) von 1906 für den Teltowkanal (rechts oben).

Rekord: DIE PFALZ, eine 1853 von Maffei in München gebaute Crampton-Lokomotive (Fabriknummer 134), erzielte 100 km/h Höchstgeschwindigkeit (rechts unten).

Mit Fußbetrieb: Das Dienstrad der Königl. Preußischen Staatsbahn von Brennabor in Brandenburg kostete 350,- Mark. Es diente seit 1910 als Bahnmeisterdraisine (unten).

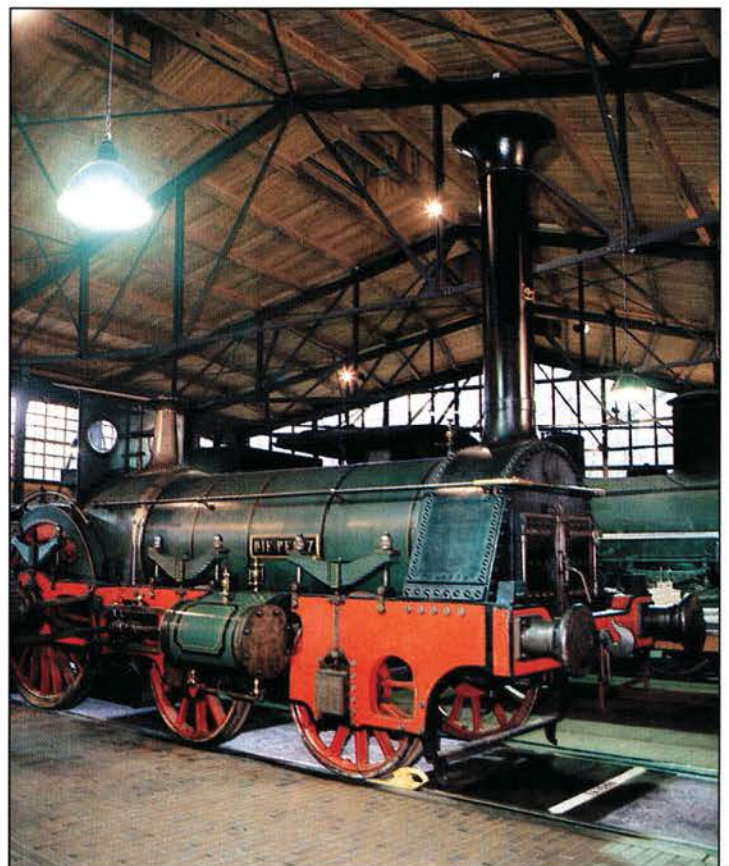
Neu: Aus Mitteln der Stiftung Deutsche Klassenlotterie Berlin wurde die V 200 018 der DB erworben und überholt. Sie ist am 30. Oktober 1990 dem Museum übergeben worden (ganz unten).







Fotos: V. Thie, Berlin



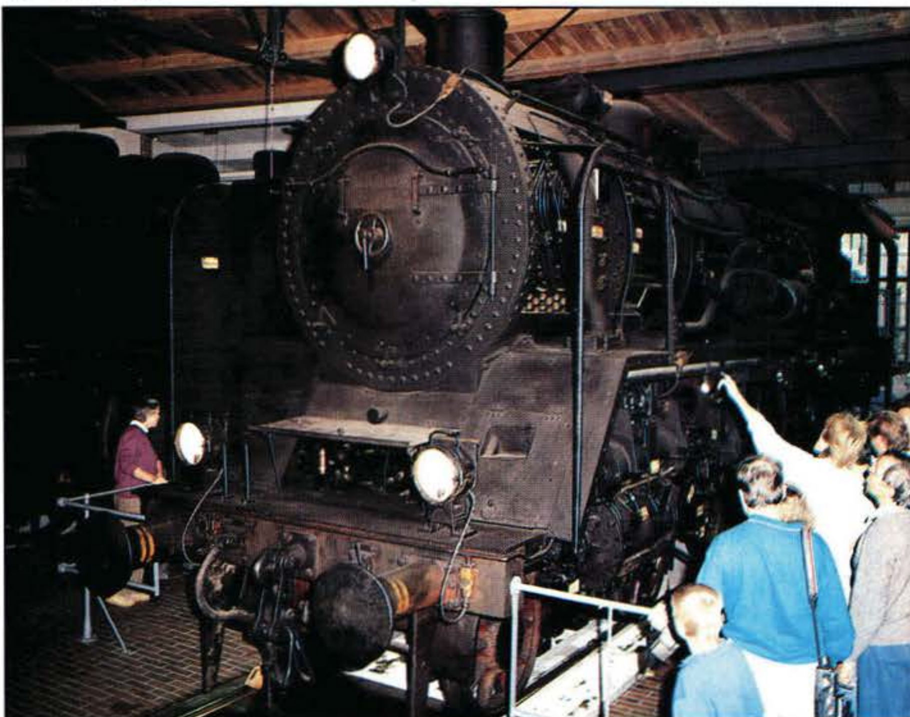


Motorradtaxi: Dieses Fahrzeug der Deutschen Industrie-Werke von 1925 führte die Berliner Bezeichnungen »Droschkenfloh« und »Spandauer Springbock« (links).

Anschaulich: Die vierzylindrige preußische S 10 (ehemalige Lokomotivnummer 17 008) war für die Ausbildung von Lokomotivführern aufgeschnitten und auf Rollen gestellt worden. Sie befand sich bis 1984 im Verkehrs- und Baumuseum. Da man an ihr in idealer Weise das Funktionieren einer Dampflokomotive erkennen kann, ist sie zu den Vorführungszeiten eine umlagerte Attraktion (unten).

Freigelände: Die Schneeschleuder 986 101 (mit Tender 986 901) der ÖBB (ganz unten links).

Auch auf dem Freigelände: Die Pferde der Quadriga vom Brandenburger Tor erhalten eine P (?) 4 (ganz unten rechts).







seums Berlin e.V.«. 1978 wurde der Verein vom Senat mit der Projektleitung für die Errichtung eines staatlichen Museums für Verkehr und Technik beauftragt, 1980 wurde Professor Gottmann vom Deutschen Museum in München nach Berlin als Leiter des neuen Museums berufen, und am 15. Mai 1982 konnte die Gründung gefeiert werden.

Die Entscheidung für den Standort des Museums ist ebenfalls ein typisches Kapitel Berliner Nachkriegs-Eisenbahngeschichte. Naturgemäß wurde zunächst der Hamburger Bahnhof ins Auge gefaßt, doch das Gelände erwies sich - neben anderen Schwierigkeiten, deren spannende Details zu schildern hier zu weit führen würde – als zu klein. Um den Anhalter hingegen lag alles brach, der Eisenbahnbetrieb war eingeschlafen, das Verwaltungsgebäude der Markt- und Kühlhallengesellschaft stand zum Verkauf...

Einen tiefgreifenden Einschnitt gab es 1984. Niemand hatte angesichts der für hundert Jahre gebauten Mauer mit einer solchen Möglichkeit gerechnet: die Sammlung des Verkehrs- und Baumuseums stand zur Disposition. Mit der Übergabe der Betriebsrechte der Westberliner S-Bahn an die BVG wollte sich die Deutsche Reichsbahn auch von den Kosten für die weitere Erhaltung der Museumsreste befreien. So wurde aus dem Museum für Verkehr und Technik, das sich dem Verkehrsbereich besonders verpflichtet fühlte, über Nacht ein Verkehrsmuseum, das auch Kraftmaschinen, historische Werkstätten, Textil- und Haushaltstechnik, Automatisierungs- und Rechentechnik sowie die Geschichte des Nachrichtenwesens betreut.

Der Bestand des Verkehrs- und Baumuseums - infolge der jahrzehntelangen Unzugänglichkeit von mancherlei Legenden umwoben - erwies sich als Sammlung von Einzelstücken, der Systematik und historische Bezüge im Sinne der Museumswissenschaft fehlten. Der umfangreiche Bestand an Fahrzeugmodellen z.B. war das Depot jener Stücke, die um die Jahrhundertwende für Weltausstellungen angefertigt und danach in diesem Museum abgestellt worden waren (viele trugen noch die Zollaufkleber!). Ferner bestätigte sich, daß die S 10 nicht für museale Zwecke, sondern für die Ausbildung Berliner Lokomotivführer aufgeschnitten worden war.

Sei es drum – das Museum für Verkehr und Technik expandiert. Der Endausbau wird etwa um die Jahrhundertwende erreicht sein. Zur Zeit entsteht im 2. Lokschuppen eine Modellbahnanlage in H0 (17 m lang, 4 m breit), die den Zustand um den Anhalter Bahnhof um 1935 zeigen soll. Das Empfangsgebäude und die Schuppen des Anhalter Güterbahnhofs sind für den Umbau als künftige Hauptgebäude des Museums vorgesehen.

Auf dem Freigelände vor den beiden Rundschuppen wird eine komplette Lokomotivbehandlungsanlage eingerichtet: Bekohlen, Wassernehmen, Ausschlacken. Auch eine Achssenke gibt es inzwischen. Nur mit dem Besanden klappt es noch nicht: eine Besandungsanlage fehlt. Ob da nicht noch irgendwo ...? *F. B.*

Infos: Museum für Verkehr und Technik

Archiv und Bibliothek
Umfangreiche Bibliothek und wissenschaftliche Archive zur Technik- und Verkehrsgeschichte.

Eintritt
DM 3,50; Kind, Student DM 1,50, Gruppe (ab 10 Pers.) pro Person DM 1,00.

Öffnungszeiten
Dienstag bis Freitag 9.00-17.30 Uhr Samstag und Sonntag 10.00-18.00 Uhr montags geschlossen (außer Oster- u. Pfingstmontag) Heiligabend, 1. Weihnachtsfeiertag, Silvester, 1. Mai geschlossen.

Führungen
Gruppenführungen gegen Honorar in deutsch, englisch und französisch nach Anmeldung (App. 124).

Foto- und Filmaufnahmen
Fotografieren und Filmen ohne Stativ für private Zwecke erlaubt; gewerbliche Aufnahmen sowie Stativbenutzung genehmigungspflichtig.

Verkehrsverbindungen
U-Bahn Linie 1, Gleisdreieck - Linie 7, Möckernbrücke
S-Bahn Linie 2, Anhalter Bahnhof (15 Min. Fußweg) - Bus A 29 Schöneberger Ufer

Begrenzte Parkmöglichkeiten vorhanden.

Spenden
Steuerwirksame Spenden auf das Konto der Landeshauptkasse Berlin, 1000 Berlin 30, Postgiroamt Berlin, Kontonummer 58-100, Buchungszeichen 1759/282 90, BLZ 100 100 10, erbeten.

Förderverein
Förderverein des Museums für Verkehr und Technik e. V., Geschäftsstelle im Museum (Tel.: 030/262 2031).

Restaurant
Geöffnet zu den gleichen Zeiten wie das Museum. Reservierungen unter Tel.: 030/262 68 71.



Gestern noch Werkbahn – heute Museumsbahn

Über 110 Jahre sind sie alt: die 750-mm-spurigen Werkbahnen im Mansfelder Land. Über ihre bewegte Geschichte wurde schon viel geschrieben. Doch das ehemalige Mansfeld-Kombinat wird völlig umstrukturiert – die dampfbetriebene Schmalspurbahn wurde für innerbetriebliche Transporte überflüssig. Man entschied kurzentschlossen und wandelte einen Teil des Bähnles in eine Museumsbahn um.

Schnellbahnbau Berlin – Hannover

Die Fahrzeiten der Eisenbahn von Berlin bis Hannover schlagen alle Rekorde der Langsamkeit. Eine Schnellbahn ist geplant. Wo lang wird sie geführt? Wie weit ist das Projekt gediehen? Wann wird sie gebaut? MEB berichtet.

Winteranlage

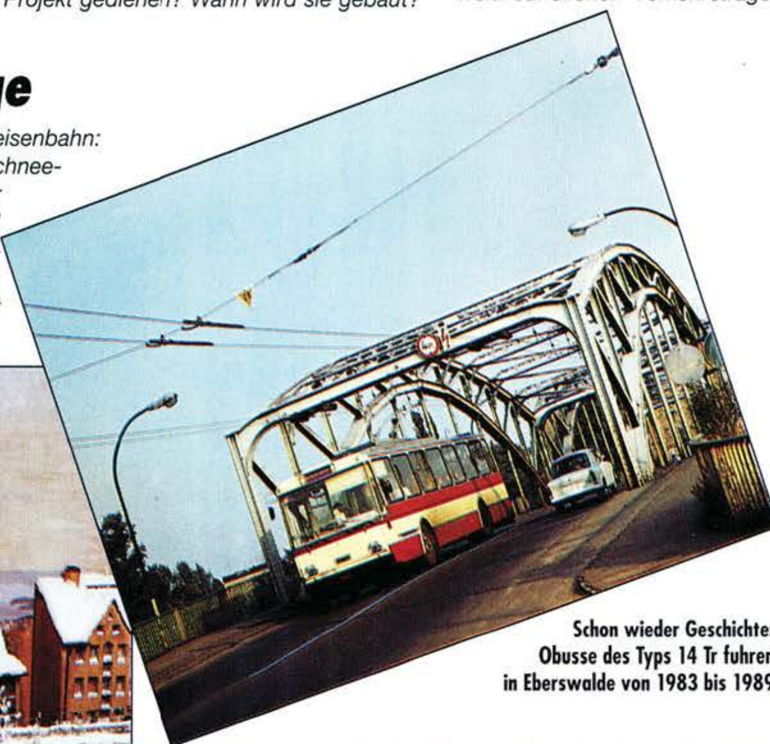
Das ist selten auf der Modelleisenbahn: ein Wintermotiv mit hohen Schneewehen auf den Dächern. Der Jahreszeit entsprechend und zum Nachbau an langen Winterabenden animierend stellen wir eine Heimanlage mit Wintermotiv vor.

Reichsbahnloks in der Schweiz

Seit geraumer Zeit herrscht bei den Schweizer Bahnverwaltungen akuter Triebfahrzeugmangel. An erster Stelle steht hierbei die private Südostbahn (SOB). Bisher noch nicht dargestellte Zusammenhänge bringen Licht in verkehrspolitische Gegebenheiten, die zum Einsatz von angemieteten DR-Lokomotiven der Baureihen 243 und 250 führten.

Der Obus in Eberswalde

Seit 50 Jahren rollen Obusse durch Eberswalde. Neben Potsdam, Weimar, Solingen und Eßlingen gehört Eberswalde zu jenen Städten in Deutschland, in denen der Obus überlebte.
Ein Bericht über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers in der Stadt der Forstwissenschaft.



Schon wieder Geschichte: Obusse des Typs 14 Tr fuhren in Eberswalde von 1983 bis 1989



Für Eisenbahnfreunde galten die Werkbahnen des Mansfelder Landes als Geheimtip. Fotografieren war dort bis zur »Wende« strengstens untersagt – und dennoch entstanden tausende Fotos

Modell Eisen Bahner

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 2251 2052
030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 11 514
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild) Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen) Volkmar Thie (Bild)

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Leuchtmann, Bremen

Produktion
Peter Walkowiak

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Fromm
Wolfgang Hensel · Lutz Neve
Wolfgang Petznick · Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Otto-Grotewohl-Straße 19D
Postfach 1410
1086 Berlin
Telefon 22512003
Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher
Richard Stolz
Verlagsleiter:
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage
GmbH & Co KG
Anzeigenabteilung
MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link

Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

ROTTHAUSER  LOKSCHUPPEN

Inh. U. Hainz · Steeler Straße 82
4650 Gelsenkirchen

Großauswahl und Service
rund um die Modelleisenbahn

Auszüge aus unserem Lieferprogramm:

Liliput H0

7500	Dampflok Bad. VI C, blau	169,80 DM
7510	Dampflok BR 75, grün	169,80 DM
7520	Dampflok BR 75, blau	169,80 DM
7522	Dampflok BR 75, grau	169,80 DM
10532	Dampflok BR 05 001 DRG grau, Stomlinie	299,80 DM
12640	VT 06 DB, betriebsverschmutzt, grau/taubenblau	99,95 DM
12690	VT 06 US Army	89,95 DM
21300	ged. Güterwagen G 10 Altona KPEV	12,95 DM
213001	ged. Güterwagen m. BrH DR Federpuffer Vitello	17,95 DM
213002	ged. Güterwagen m. BrH DR Federpuffer Bona	17,95 DM
213003	ged. Güterwagen m. BrH DR Federpuffer Ammendorf	17,95 DM
21302	ged. Güterwagen G 10 DRG	12,95 DM
21303	ged. Güterwagen G 10 DB	12,95 DM
216021	off. Güterwagen, Linz DRG, Federpuffer, Metallfahrwerk	24,80 DM
216032	off. Güterwagen, Linz DB, Federpuffer, Metallfahrwerk	24,80 DM
21719	off. Güterwagen, Villach „GKB"	24,95 DM
21800	ged. Güterwagen G 10, Kaiser-Friedrich-Quelle, Federpuffer	21,50 DM
23119	off. Güterwagen ÖBB Omm	11,95 DM
23419	ged. Güterwagen „Bahn-Expreß", blau	9,95 DM
24250	Kippwagen Weiacher Kies SBB	22,80 DM
24409	off. Güterwagen, Eaos DB braun, gealtert	29,80 DM
24441	off. Güterwagen, Eaos NS, blau SONDERSERIE!	29,80 DM
25201	Schienenreinigungswagen Shell	29,80 DM
27100	Gepäckwagen DRG 2achs., mit Bremserbühne	10,50 DM
84004	Kanzelwagen, creme/türkis Restbestand!	29,95 DM
84602	Schnellzugwagen DRG	44,80 DM
84702	Schnellzugwagen DRG	44,80 DM
84707	Bad. Schnellzugwagen	44,80 DM
84902	Packwagen DRG	43,50 DM
860001	Orient-Expreß Gepäckwagen Nr. 1131 M	39,95 DM
860002	Orient-Expreß Schlafenwagen Nr. 1710 A	49,95 DM
860005	Orient-Expreß Gepäckwagen Nr. 1133 M	39,95 DM

Eisenbahn-Video

011100	Videofilm der BR 01 1100 hergestellt für Liliput	29,95 DM

Fleischmann H0

4010	Dampflok BR 89,7 DRG (preuß. T3)	119,80 DM
4063	Dampflok BR 64 DRG	129,80 DM
4093	Dampflok BR 94 DRG	144,80 DM
4098	Dampflok BR 98.8 DR – Neuheit –	144,80 DM
4115	Dampflok BR 89.6 DRG Schlepptender	127,50 DM
4124	Dampflok BR 53 DRG	104,95 DM
4139	Dampflok BR 39 DRG	199,85 DM
4156	Dampflok BR 56 DRG	179,95 DM
4160	Dampflok BR 38 DRG	164,40 DM
4172	Dampflok BR 03 DRG Stromlinie, schwarz	149,90 DM
4173	Dampflok BR 03 DRG Stromlinie, rot	154,80 DM
4174	Dampflok BR 50 DRG	189,85 DM
5065	Gepäckwagen LPw Bay 05 DRG	22,50 DM
5057	Gepäckwagen Pw Post	26,75 DM
5058	Personenwagen 2./3. Kl. DRG	26,95 DM
5059	Personenwagen 3. Kl. DRG	29,50 DM
5210	Klappdeckelwagen DRG	17,25 DM
5211	Güterwagen offen DRG	14,95 DM
5212	Güterwagen offen DRG mit Bremserhaus	18,50 DM
5213	Personenwagen 3. Kl. KPEV (aus Sonderserie 4881)	24,80 DM
5841	Viehwagen KPEV (aus Sonderserie 4883)	24,80 DM

Trix H0 International

21229	Bay. Lokalbahnzug	279,95 DM
22409	Dampflok BR 38.4 DR	179,80 DM
22410	Glaskasten PTL 2/2 Bayern	152,80 DM
22411	Glaskasten T 2 K.P.E.V.	142,50 DM
22412	Dampflok BR 92 DRG	144,90 DM
22414	Dampflok BR 98. 4–5 DR	194,80 DM
22436	Dampflok BR 73 0–1 DR	169,80 DM
22439	E-Lok BR E 05 DR	168,50 DM
22469	Dieseltriebwagen VT 858 DR	189,00 DM
22473	Triebwagenzug VT 135/VB 140 DR, 2teilig	159,80 DM
23709	DR-Personenwagen 3. Kl.	31,70 DM
23710	DR Pack/Postwagen	31,70 DM
23765	DR Schnellzugwagen 1./2. Kl.	56,65 DM
23766	DR Schnellzugwagen 3. Kl.	56,65 DM
23767	DR Schnellzug-Packwagen	61,50 DM

Trix H0 International — Neuheiten 1990

Vorbestellpreise

22424	Dampflok T 4 Pfalz	199,85 DM
22476	Diesellok V 160 DB (Lollo) sofort lieferbar!!!	134,80 DM
22491	Preuss. Triebwagenzug ET 831/832 sofort lieferbar!!!	349,85 DM
23521	DR Kesselwagen Castrol sofort lieferbar!!!	32,50 DM
23523	DR Bierwagen Patrizier	32,50 DM

Angebote für den N-Bahner

Hobbytrain

15001	Akkutriebwagen ETA 150 Ep. III rot, Sonderserie	149,80 DM
15002	Akkutriebwagen ETA 150 Ep. IV rot, Sonderserie	149,80 DM
15771	Akkutriebwagen ETA Ausführung KPEV	199,80 DM
15772	Akkutriebwagen ETA Ausführung DR grün	189,80 DM
15773	Akkutriebwagen ETA Ausführung DR creme/rot	189,80 DM
15774	Akkutriebwagen ETA Ausführung DB, rot	189,80 DM
16063	Triebzug VT 06 DB Ep. III, rot	159,80 DM
16065	Triebzug VT 06 DB Ep. III taubenblau/grau	159,80 DM

Minibahn

510850	Triebzug VT 08.5 Ep. III rot, helles Dach	159,80 DM
510851	Triebzug VT 08.5 Ep. III rot, dunkles Dach	159,80 DM
510852	Triebzug VT 08.5 Ep. IV, rot	159,80 DM

Roco H0

43203	Dampflok BR 58 DR	157,50 DM
43230	Dampflok BR 57 DR	159,80 DM
43257	Dampflok Glaskasten DR	109,80 DM
43260	Dampflok BR 043 DB	164,95 DM
43262	Dampflok BR 44 DB	164,95 DM
43263	Dampflok BR 44 DR	164,95 DM
43410	E-Lok BR 44.5 DR grau	109,80 DM
43427	E-Lok BR 91 DR grau	132,50 DM
43514	E-Lok BR 71 DR	132,50 DM
44530	Württemberger AB DR	29,50 DM
44531	Württemberger BC DR	29,50 DM
44532	Württemberger ABC DR	29,50 DM
44533	Württemberger C DR	29,50 DM
46103	Ged. Güterwagen Typ „Dresden" DR	16,95 DM
46130	Talbot-Schotterwagen DR	17,90 DM

Achtung, N-Bahner:

Hobbytrain BR 57 DB Ep. III mit 4 vierachsigen Kesselwagen „Haniel" 229,80 DM

!!! Sonderserie exklusiv für den Rotthauser Lokschuppen !!!

Bitte fordern Sie unsere Gesamtpreisliste an
Testen Sie unsere Preise in Schienenmaterial und Modellbahnzubehör!

Fragen Sie nach unserem großen Angebot
bei Modellautos der Baugrößen H0 und N

Bankverbindung: Deutsche Bank, Konto-Nr. 2311926, BLZ: 42070062 · Zwischenverkauf vorbehalten – Irrtum und Preisänderung vorbehalten · Versandbedingungen: Vorkasse oder Nachnahme · Versandkosten: Porto und Verpackung 6,– DM zuzüglich 2,50 DM bei Nachnahme

Wir sind für Sie zu erreichen: Montag–Freitag 9.00–18.00 Uhr, samstags 9.00–14.00 Uhr · Telefon 0209/134084 · Fax 0209/136876